Altagama Coches

Nº 259 • AÑO XXI

sumario

La renacida Lancia llega de la mano de este B-SUV de estampa singular, con un interior que lo es aún más. Cuenta con mecánica totalmente eléctrica, de 156 CV, y con batería para unos 400 km de alcance, pero también con un interesante propulsor híbrido ligero ECO (100 CV) ligado a un cambio automático.

74. COMPARATIVA ECO

FORD MUSTANG MACH-E GT AWD vs. VOLVO C40 RECHARGE SINGLE EXT. RANGE ULTIMATE vs. ŠKODA ENYAK COUPÉ RS

SUV cupé eléctricos para disfrutar al volante a partir de sus eficaces dinámicas. No se pierda nuestro vencedor...

104. COMPARATIVA ECO

RENAULT AUSTRAL ICONIC ESPRIT ALPINE E-TECH FULL HYBRID vs. KIA SPORTAGE GT-LINE HEV 1.6 T-GDI 4X2

El SUV medio del rombo ha irrumpido con fuerza en el mercado patrio. Por eso le medimos con otro todocamino de la categoría que viene gozando del favor del público, el Sportage, uno y otro equipados para la ocasión con sus motorizaciones híbridas autorrecargables garantes de elevados rendimientos (al menos 200 CV) y bajos consumos. Desde luego, portan la viñeta ECO de la DGT.

editorial

Las noticias en torno a los eléctricos se acumulan en los últimos días. De una parte, la Unión Europea penalizará con aranceles los modelos de fabricación china en un intento por neutralizar la inundación del mercado local cuando son productos altamente subvencionados en su producción (ojo, aquí también primamos la fabricación automovilística, si bien Europa cuenta con fábricas en el gigante asiático allí): a partir del 4 de julio, tasas adicionales a las existentes del 10%, de entre el 17,4% y el 38,1%. De otra, Wayne Griffiths, presidente ejecutivo de Seat/CUPRA, ha dimitido como presidente de la patronal de fabricantes de automoción Anfac. Y lo ha hecho, justamente, criticando la falta de apoyo del Gobierno a la promoción de eléctricos. El directivo ha explicitado que "en diciembre renové como presidente de Anfac porque el Gobierno se comprometió a ser aliado del sector y a poner en marcha rápidamente medidas concretas y eficaces. En el Foro Anfac del pasado febrero, el presidente también se comprometió a revisar el Plan Moves y a impulsar la infraestructura de recarga. Estas medidas no han llegado, lo que me hace sentir decepcionado. Ahora toca acelerar, no frenar". Y ha añadido que España "tiene que mejorar la infraestructura pública de recarga y facilitar la compra de coches electrificados con un verdadero plan de incentivos fiscales que permita cobrar la ayuda en el momento de la adquisición". En resumen, ha reiterado la falta de medidas para impulsar el mercado de coches electrificados en España y el desarrollo de su entorno, tal y como se planteaba en la Hoja de Ruta 2023-2025 presentada por Anfac.

Eduardo Cano

BÚSCANOS EN: TikTok cochesTV

ADEMÁS...

Altagama MOTOR Editor Motor: Martín Gabilondo • Dirección: Eduardo Cano (ecano@grupov.es) • Redacción: Juan Pablo Esteban y Eduardo Lausín • Portada y Maquetación: Jorge Molina • Fotografía: Paloma Soria • Directores de Publicidad: Ana Cid (acid@grupov.es) y Carlos Martín (cmartin@grupov.es) • Fotomecánica: Carlos Esteso y Roberto Del Barco • Colaboradores: Andrés Izurieta, Karam el Shenawy, Álvaro Ruiz y José Armando Gómez

grupoV Editor: Martín Gabilondo Viqueira • Director Comercial: Sergio Herráez • Director de producción y distribución: Martín Gabilondo Sánchez • Directora financiera: María Pérez Acín • Director de Arte: Javier Corral • Redacción, publicidad y suscripciones: C/ Valportillo Primera, n.º 11 - Tel. 91 662 21 37 - Fax 91 662 26 54 28108 Alcobendas (Madrid) suscripciones@grupov.es - www.grupov.es E-mail: altagama@grupov.es • Publicidad Alemania: MSI - Media Service International GmbH - khg@media-service-international.de • Imprime: Rotocobrhi • Distribuye: SGEL. •Depósito Legal: M-49389-2002 • ISSN: 2254-9897 Controlado por ojd

Precio: 3,99 euros (IVA incluido)
Precio en Canarias: 4,14 euros (sobretasa aérea)

NOTA: Las opiniones, notas y comentarios serán responsabilidad de los firmantes. No se mantendrá correspondencia con los lectores. © Editorial Grupo V. Prohibida la reproducción total o parcial de artículos, fotografías o dibujos, salvo autorización expresa por escrito de Grupo V.

Get in chaaaaaaaaarge

DESCUBRE LA FAMILIA PULSAR.

Ahorra tiempo y dinero con los cargadores
de vehículos eléctricos rápidos e inteligentes.

CONTACTO

Hace unas semanas pude conocer en exclusiva el nuevo BMW X3, y estoy seguro de que me impactó tanto como le está impactando a usted ahora. Se trata de un cambio de rumbo radical para un modelo que, hoy por hoy, es uno de los pilares básicos de la firma bávara. Vamos primero a lo evidente, un breve repaso a su diseño. Y es que se adapta a la actual línea de estilo BMW. ¿Controvertida? Por descontado, pero parece que a la marca le está funcionando y este nuevo X3 viene a sentenciarlo.

Entre los detalles a destacar merece la pena mencionar su parrilla XXL, que puede ser iluminada en opción. El catálogo de llantas, por su parte, se reinventa en favor de la aerodinámica (Ca de 0,27). Tiradores enrasados, detalles heredados de la gama iX... todo para presumir de una imagen bien diferenciada.

Dentro, todo nuevo

Sin embargo, todavía se respira un claro aire BMW, algo que no ▫▫▫

Las claves

- Nueva generación. 4,75 m de longitud
- Nuevo interior minimalista
- Multimedia actualizado
- Motores gasolina y diésel con etiqueta Eco y PHEV con etiqueta 0
- Llega a finales de año

BMW X3

Transformación radical

La cuarta generación del popular SUV medio alemán llega con ganas de arrasar. No solo es más grande y estrena diseño más fresco, sino que reinventa el interior hasta ofrecer un espacio minimalista y digital. Llega a final de año con una gama de mecánicas plenamente electrificada.

Eduardo Lausín

Puesto de conducción completamente modificado, con multimedia de doble pantalla curvada y conectividad a Internet. Es de serie.

Gana espacio interior y el maletero es más grande. Las tapicerías de serie son en material reciclado PET. La piel puede ser artificial.

ocurre en el habitáculo, completamente reinventado. De hecho, a juzgar por su minimalismo apuesto a que la inspiración MINI va más allá de que ambas marcas compartan matriz. La marca ha eliminado la mayor parte de botones físicos e instalado una agradable tapicería que cubre salpicadero y parte superior de las puertas. De paso, se acopla el ultimo sistema multimedia de la compañía.

Es el ya conocido con doble pantalla curvada (14,9" la central) animado por el sistema operativo más avanzado de BMW, que permite actualizaciones OTA, compras integradas o conectividad Android Auto y Apple CarPlay sin cables, por no hablar de un sistema de control por voz más completo. También es nueva la iluminación ambiental, que juega un papel fundamental pues, como en otros modelos de la marca, hace las veces de molduras decorativas.

He podido subirme a él y la impresión es verdaderamente gratificante, más teniendo en cuenta que gran parte de los materiales que forman el interior son de material reciclado, incluida la tapicería Eco-

Las vías son más anchas, lo que debería asegurar una conducción todavía más estable.

La iluminación es LED y, según versiones, también matricial. La parrilla puede ir iluminada.

Todas las mecánicas del nuevo BMW X3 lucen, como mínimo, la etiqueta ECO

neer de serie, fabricada con PET 100 % reciclado. Además, el cliente podrá seleccionar una variedad de pieles, algunas de ellas sintéticas.

Más espacio interior

Dentro también he constatado que es más espacioso y habitable. La razón es clara: su tamaño global es mayor. El nuevo BMW X3 crece 34 mm de longitud hasta 4,75 metros; también es 29 mm más ancho. Si bien la distancia entre ejes no cambia, permite acoger a cuatro adultos de talla media-grande cómodamente al sumar regulación de la fila trasera en longitud, excepto en versión híbrida enchufable.

La ganancia en tamaño general ha permitido, sobre todo, aumentar la capacidad de maletero, que pasa a declarar un básico de 570 litros (1.700 con los respaldos posteriores vencidos). Esto para la gama convencional, pero es que el plug-in (ahora le explico) también gana baúl: 460 litros (máximo de 1.600).

Finalmente, BMW ha anunciado la gama mecánica de arranque comercial. En los siguientes meses se irá completando, pero resulta de lo más interesante. Importante: todos los X3 lucirán, como mínimo, la etiqueta ECO de la DGT. Esto es gracias a la microhibridación a 48 V, que permite reducir consumo y, ante todo, emisiones.

La oferta en gasolina, de momento la más completa, arranca en el 20 xDrive (atento, las denominaciones cambian) de 208 CV y 330 Nm de par límite. Se completa con el más potente hasta el momento, el X3 M50 xDrive, con mecánica turbo de seis cilindros y un total de 398 CV de potencia, además de 580 Nm.

Ahora bien, si hablamos de eficiencia hay que citar las dos mecánicas restantes que conforman el catálogo debutante. Primero, la 20d xDrive, la única alternativa diésel en un primer instante (en 2025 llegará un seis cilindros) con 197 CV/400 Nm. Por último, el X3 híbrido enchufable con etiqueta ambiental CERO. Denominado 30e xDrive, combina un motor turbo de gasolina de cuatro cilindros y otro eléctrico para un total de 299 CV/450 Nm de par. Sin embargo, puede que lo más interesante de esta declinación resida en que su nueva batería le permite recorrer (en homologación) hasta 86 km de forma 100% eléctrica. □

El catálogo de llantas se actualiza con la aerodinámica en mente. Es un coche mucho más eficiente.

M2: TAMBIÉN ACTUALIZADO

El mes de novedades en BMW no acaba con los nuevos Serie 1 (hablamos de él en este mismo número) y X3, sino que el M más pequeño de la casa también pasa por quirófano. En este caso se trata de una actualización menor. Muy menor, de hecho. Por fuera apenas varía, simplemente contempla nuevos colores para la carrocería mientras instala escapes (cuatro, dos a dos) con salidas negras como equipamiento estándar. Es dentro donde hay más novedades, y no son todas tan evidentes. Los aireadores estrenan forma, mientras que las molduras decorativas son diferentes (color y acabado). Pero lo más importante es el multimedia. Mantiene la configuración de doble pantalla, pero actualiza el SO al BMW 8.5, con una interfaz gráfica distinguida y nuevas funciones. También hay mucho distinto en la mecánica. Mantiene el bloque original, un seis cilindros en línea turboalimentado, pero gana potencia. Sí, pues pasa de 460 a 480 CV, lo que implica una mejora en las cifras de aceleración. De hecho, este actualizado M2 cierra el 0-100 km/h en solo 4 segundos con cambio automático, o en 4,2 en caso de escogerlo con transmisión manual. Ya está a la venta a un precio que arranca en 94.500 €.

ESPECIAL

CUPRA FORMENTOR 1.5 TSI 150 CV

En su mejor momento

Dicen que la veteranía es un grado, y si no que le pregunten al CUPRA Formentor, el crossover de moda dentro y fuera de España a partir de virtudes innegables como un diseño atlético y musculoso, altamente deportivo, refrendado por una carrocería funcional, una dinámica a la altura de las expectativas y una calidad de primer nivel. Pues bien, en estos momentos está disponible desde 29.900 euros con financiación, cinco años de garantía y mantenimiento. Una oferta válida para clientes particulares que acudan a la financiera de la marca.

Equipado

Se trata de la versión de gasolina 1.5 TSI, con una potencia de 150 CV y un par máximo de 250 Nm (motor turbo de cuatro cilindros) con paquete de equipamiento Tech Edition, que añade multitud de equipamiento de seguridad y conectividad de vanguardia. Esta versión también se puede escoger con cambio automático DSG.

Con transmisión manual homologa un consumo medio de 6,4 l/100 km (y emisiones de 144 g/km), apenas cuatro décimas menos que si es DSG, y es capaz de alcanzar 204 km/h de velocidad máxima con un solvente reprís (capacidad de recuperación, como al adelantar) y aceleración de 0 a 100 km/h de solo 8,9 segundos. Por cierto, es de tracción delantera.

Con dimensiones muy acertadas para circular de forma cotidiana por ciudad o viajar en tiempo de ocio y familia (4,45 metros de longitud y altura de 1,52), el CUPRA Formentor brinda un

La habitabilidad es generosa hasta para cinco ocupantes y el maletero, tan capaz como versátil gracias a la amplitud del portón y el bajo plano de carga.

Con motor 1.5 TSI el Formentor se desenvuelve de cine con cambio manual o automático DSG

Cuadro digital de 10,25" altamente configurable y sistema multimedia sobre pantalla de 12", con navegación incluida. Elevada calidad y multitud de huecos portaobjetos facilitan la vida a bordo.

maletero que oscila entre 450 y 1.505 litros (la última cota al vencer los respaldos traseros, en partición asimétrica 40:60), accesible a través de un amplio portón que da paso a un bajo plano de carga. En consecuencia, se trata de un modelo altamente versátil y capaz en toda circunstancia.

A todo ello, la dotación con paquete de equipamiento Tech Edition es muy completa. Incluye navegador con pantalla de infotainment de 12", asistente de viaje Travel assist que permite realizar una conducción semi autónoma de Nivel 2 con Asistente de salida involuntaria de carril Lane Assist, Asistente de emergencia y Asistente de atascos (solo con cambio DSG), Identificación de señales de tráfico, Asistente de aparcamiento automático Park Assist, sensor de parking delantero, luz interior envolvente y Top View Camera.

muy seguro

A la vez, conectividad y seguridad son completos. La última, por ejemplo, incluye frenada de emergencia EBA y frenada automática postcolisión, alumbrado Full LED, control de crucero adaptativo ACC, Asistente de cambio involuntario de carril, detector de fatiga, control de distancia de aparcamiento trasero, etc. ☐

ESPECIAL

PEUGEOT 3008 PLUG-IN HYBRID

Combinación ideal

Tras el exitoso lanzamiento de los nuevos E-3008 (etiqueta ambiental CERO de la DGT) y 3008 Hybrid (con sello ECO), Peugeot abre pedidos para la versión Plug-In Hybrid 195 e-DCS7 de su flamante SUV Fastback, dotada de etiqueta ambiental CERO. Así, la introducción de este sistema de propulsión especialmente eficiente permite al nuevo 3008 satisfacer las necesidades de un abanico de usuarios todavía más amplio.

Disponible en terminaciones Allure (desde 44.160 € con entrada y arranque sin llave, cámara trasera HD, sensores de aparcamiento traseros, faros delanteros y traseros LED, llantas de aleación de 19", Peugeot i-Cockpit con dos paneles digitales de 10", infoentretenimiento conectado Peugeot i-Connect...) y Emotion (a partir de 49.160 €, añade pintura bitono con techo negro, tapicería Alcantara, llantas de 20", faros Pixel LED, sensores de estacionamiento delanteros, portón motorizado, asientos delanteros y volante calefactables, carga inalámbrica de teléfonos inteligentes tipo Qi, iluminación ambiental personalizable, Peugeot Panoramic i-Cockpit con pantalla curva de 21", i-Toggles personalizables...), el 3008 Plug-In Hybrid 195 e-DCS7 fija por objetivo acompañar a todos los clientes que apuesten por la electrificación con una equilibrada pero ambiciosa solución que atienda a sus necesidades.

Puesto de conducción i-Cockpit tan ergonómico como 100% digital, a base de doble pantalla convexa flotante para instrumentación e infotainment.

NEW 3008

El nuevo SUV Fastback del león contempla ahora mecánicas híbrida, híbrida enchufable y 100% eléctrica.

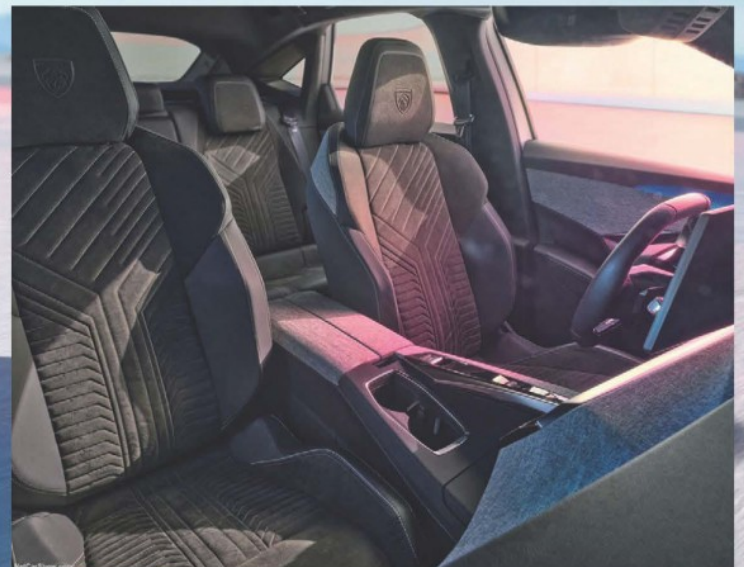
Diseño sofisticado por donde se mire y tecnologías tan avanzadas como los nuevos faros Pixel LED matriciales acompañados de luz diurna de triple garra.

El nuevo tren motriz de 195 CV complementa la gama al situarse entre el MHEV de 136 CV y la versión 100% eléctrica de 210. En detalle, el 3008 Plug-in Hybrid 195 e-DCS7 combina un motor eléctrico de 92 kW (125 CV) con un propulsor turbo de gasolina, de 4 cilindros, 1,6 litros y 150 CV (110 kW), para ofrecer un total combinado de 195 CV (143 kW). Su transmisión es automática, de doble embrague y 7 velocidades.

Capacidad de remolque

Esta nueva oferta híbrida enchufable permite al flamante 3008 asegurar un rendimiento de primer nivel, así como una capacidad de remolque de 1550 kg, entre las mejores de su segmento. Entre tanto, una batería de 17,8 kWh autoriza un rango completamente eléctrico de 87 km (conforme al ciclo de homologación WLTP): recarga en solo 2,55 horas gracias al cargador embarcado de 7,4 kW o bien en 9,05 conectado a enchufes domésticos.

Además de su amplia autonomía eléctrica, un depósito de 55 litros asegura largas travesías

Además, sobresale por eficiencia, con un consumo certificado de solo 0,9 l/100 km y emisiones de CO_2 desde 19 g/km. Y gracias a un depósito de 55 litros ofrece una autonomía ampliada para largos viajes, una ventaja muy a tener en cuenta. □

Interior amplio y luminoso, de gran calidad. La dotación de serie es muy completa en cualquiera de sus dos versiones: Allure y Emotion.

CONTACTO

JEEP WAGONEER S

La especie evoluciona

La firma americana de Stellantis ya contaba con un eléctrico de base, el Avenger, y ahora se traslada al polo opuesto, al estrato Premium, con una oferta de idéntica naturaleza llamada a captar la atención de usuarios adinerados de acusada mentalidad sostenible. De nombre legendario, el Wagoneer S viene a rivalizar, entre otros, con los Audi Q8 e-tron y BMW iX.

E. Cano

Desconocemos si en el tiempo llegaremos a ver un Wagoneer S con otro tipo de mecánica que no sea eléctrica, justo con la que debuta, aunque en este sentido, y según parece, su inédita plataforma STLA-Large, desarrollada para turismos y SUV de 4,76 a 5,13 metros de longitud, con batallas entre 2,87 y 3,08), soporta otras posibilidades. Veremos.

Entre tanto, este llamativo y lujoso SUV eléctrico de cinco plazas llega a Estados Unidos y Canadá a final de año, y poco después también al Viejo Conti-

Las claves

- Nuevo SUV Premiun; llega en 2025, en principio solo como eléctrico
- Arquitectura STLA-Large de 400 V (batería de 100 kWh brutos)
- 600 CV y +500 km de autonomía
- A priori, solo tracción total

nente, todo apunta a que España incluida. Rinde la friolera de 600 CV y anuncia una autoomía superior a 500 km, para lo que se vale de una batería grande, con 100 kWh de capacidad.

El Wagoneer S acaricia cinco metros de largo y amplía la propuesta de lujo del Grand Cherokee. Llamado a encarar a los Audi Q8 e-tron, BMW iX, Kia EV9, Mercedes-Benz EQS SUV, Tesla Model X y Volvo EX90, sprinta asta 100 km/h en solo ¡3,4 segundos! Según el fabricante, también presume del mejor coeficiente aerodinámico en su trayectoria, con un Cx de 0,29, gracias a soluciones como tiradores de puerta integrados, un potente alerón en el borde superior del portón y el carenado de los bajos del vehículo.

400 u 800 V

La plataforma en la que se basa es compatible con arquitecturas eléctricas de 400 u 800 voltios. El Wagoneer S corresponde con el primer supuesto, ideado para baterías de 85 a 118 kWh. Por

Detalle de la instrumentación princiapal digital, sobre pantalla de 12,3". Es configurable.

En el tablero, cuatro displays: cuadro, doble infotainment y climatizador

Evolucionada parrilla Jeep con barras verticalas y retroiluminación. Todo el alumbrado es, claro, LED, con sistema frontal matricial.

lo demás cuenta, claro está, con tracción total. aunque de nuevo STLA-Large permite automóviles de propulsión o de tracción anterior.

Repasando el interior, el cuadro alberga cuatro pantallas para instrumentación (12,3''), infotainment (otro tanto) y climatización, y otra vez infotainment frente al acompañante (10,3''). Sobre a consola, entre los asientos, un mando circular oficia de selector de marcha (posiciones N, D, P y R), mientras que una palanca Selec-Terrain da a elegir entre modos de conducción Sand, Snow, Eco, Auto y Sport. De serie o como extra, en el equipamiento no faltarán desde techo solar panorámico a un singular equipo de sonido McIntosh con 19 altavoces.

A su vez, el equipo de navegación cuenta con funcionalidad Dynamic Range Mapping: al introducir una ruta muestra hasta dónde podemos llegar con la energía disponible en la batería. Por cierto, al menos en Estados Unidos Jeep lanzará un equipamiento llamado Launch Edition. También habrá un versión de mayor capacidad offroad basada en el ensayo Wagoneer S Trailhawk Concept con modo de marcha Rock, bloqueo del eje motriz trasero (activación permanente), ruedas de 31,5'' y decoración específica, más campera. □

AVENGER 4xe, BENJAMÍN DE TRACCIÓN TOTAL

Era previsible un Avenger 4xe: para Jeep no puede haber un modelo en portfolio sin al menos una versión de tracción total. Y es que el espíritu lúdico del fabricante americano obliga a ello, sobre todo su inherente tradición todoterreno. El Avenger se estrenó eléctrico (156 CV), el primero de Jeep, luego llego de gasolina ICE, con 100 CV, y hace poco añadía el híbrido ligero o e-Hybrid de la misma potencia, pero con cambio automático, sello ECO y menor consumo. Todos son de tracción delantera, hasta ahora, con el Avenger 4xe: cuenta con un motor eléctrico trasero que mueve esas ruedas, justo situado en el eje posterior (de diseño exclusivo multibrazo para albergarlo), a combinar con la arquitectura de la versión e-Hybrid, que impulsa las ruedas delanteras. No hay eje de transmisión entre mecánicas, nada que enlace las 'tripas' delantera y trasera, pues se coordinan vía electrónica. Por lo demás, luce una altura libre al suelo de 210 mm, 13 más que otros Avenger, y capacidad de vadeo de 400 mm, más que los 230 del e-Hybrid. Sin 'tirar la casa por la ventana', gana capacidad para adentrarse por sendas y caminos, también por sus paragolpes específicos (con antinieblas más altos y esquinados, son negros para disimular arañazos), barras de techo de serie y neumáticos M+S u opcionales All Terrain, con homologación de invierno.

HYUNDAI IONIQ 5 Y 6

La movilidad más sostenible

Hyundai no se limita a llevarte del punto A al B: te conduce del presente al futuro con la conducción eléctrica de gran autonomía que define el futuro de la movilidad, eliminando la huella de carbono en 2045 (en Europa solo ofrecerá vehículos cero emisiones en 2035).

La gama IONIQ, sostenible y respetuosa, nació en 2021 con IONIQ 5, galardonado 'Coche del Año en el Mundo' en 2022. IONIQ 6 debutó en 2023, cuando fue nombrado 'Coche del Año en el Mundo', en 2024 ha llegado IONIQ 5N y la marca ya trabaja en IONIQ 9. IONIQ 5, un SUV 100% eléctrico, redefine la percepción del segmento desde un imponente diseño con innovadoras luces LED de 256 píxeles cúbicos. Combina la tecnología más avanzada y el máximo rendimiento: su tecnología de 800 V admite carga ultrarrápida (en 18 minutos el 80% en puntos IONITY), logra un alcance de 507 km y puede acelerar de 0-100 km/h en solo 5,2 segundos. Contempla carga bidireccional para recargar aparatos eléctricos con el coche, instrumentación de 12,3", multimedia del mismo tamaño, materiales sostenibles y un modular habitáculo adaptable a cada necesidad.

Sin precedentes

Más allá, IONIQ 5 N es el primer modelo N 100% eléctrico de Hyundai, un inédito referente en el mundo del alto rendimiento que eleva la diversión al volante a otro nivel. No es solo una versión deportiva: un equipo de más de 20 ingenieros y expertos ha modificado su carrocería para definir una divertida experiencia de conducción. Ideado para atender la demanda de los entusiastas de la gama N más exigentes desde la experiencia eléctrica, incluye alerón trasero y adopta llantas de aluminio de 21". Además, IONIQ 5 N mejora el cambio de marchas y permite sentirlo y oírlo gracias a sus sistemas N Active Sound+ y N e-Shift.

Puesto de conducción muy ergonómico en IONIQ 5: doble pantalla integrada de 12,3" para instrumentación y multimedia y una elevada consola, hecha con materiales reciclados, que cuenta con huecos vaciabolsillos.

En tan solo 15 minutos, IONIQ 6 recarga hasta 351 km, gracias a su tecnología de 800 V.

Entre tanto, Hyundai se adelanta al futuro y a tus necesidades, y así con la compra de un Hyundai Eléctrico o Híbrido enchufable incluye de serie el Plan Full Electric, Full Care, un exclusivo paquete de servicios para disfrutar con total tranquilidad de estos vehículos. Con él es mucho más sencillo acceder a la movilidad eléctrica, pues facilita el punto de recarga con instalación gratuita. También adelanta el Plan MOVES III de ayudas a la adquisición de eléctricos. □

IONIQ 6: 'COCHE DEL AÑO EN EL MUNDO 2023'

Elegante e inconfundiblemente único, el nuevo IONIQ 6 representa la nueva era de la movilidad eléctrica más elegante. Su diseño aerodinámico y múltiples detalles han sido creados para ofrecer un espacio personalizado y flexible que reinventa la experiencia de conducción. Homologa un alcance de hasta 614 km, recarga de forma ultrarrápida en tiempo récord (351 km en 15 minutos), acelera de 0-100 km/h en 5,1segundos (con tracción total y batería de largo alcance, de 77,4 kWh), suma carga bidireccional y exhibe un interior espacioso y confortable a base de materiales reciclados y ecológicos, compromiso de Hyundai con la sostenibilidad.

BMW CONCEPT SKYTOP

El renacido

El último concept presentado por BMW en Villa d'Este es de los más bellos y elegantes de la última década. Hereda elementos de modelos míticos, como los Z8 y 503 Roadster, e incluso hay quien habla de una posible producción limitada a modo de sucesora del M8 Competition Cabrio.

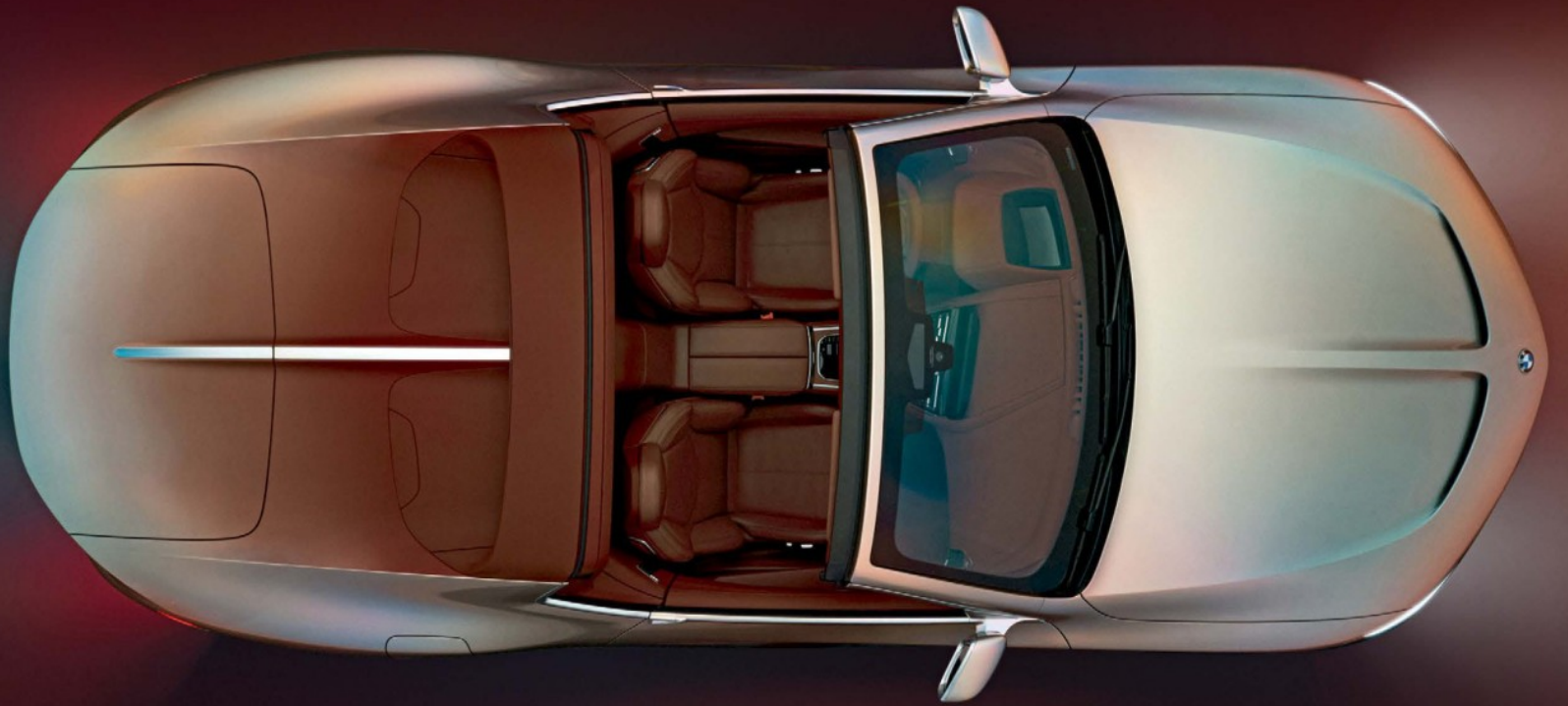
Karam El Shenawy

En plena era SUV imagínese mirar por el retrovisor y ver cómo se aproxima una elegante silueta que hacía más de dos décadas que no veía. Frena y por su izquierda, un estilizada y musculosa carrocería descapotable le rebasa para acabar perdiéndose en la lejanía al tiempo que resuena el eco de un V8 biturbo con más de 600 CV.

Ahora deje de soñar, porque es probable que BMW termine por hacer realidad lo que en un principio parecía destinado solamente a la imaginación. Y es que la firma bávara está meditando seriamente lanzar una producción limitada de entre 20 y 25 unidades del Skytop, que causó furor en el pasado concurso de elegancia de Villa d'Este, donde inicialmente se presentó como concept.

Ni mucho menos hay nada confirmado, pero según apuntan medios allí presentes el revuelo fue tal que desde las altas esferas de la firma bávara no descartan dar el paso para, incluso, 2026.

Días de futuro pasado

No es para menos, viendo que BMW es una de esos fabricantes que siempre ha tenido en

Se especula con una producción limitada a 20 o 25 unidades para todo el mundo

consideración a sus modelos más icónicos. Este Concept Skytop no hace sino devolver a la vida las proporciones del mítico Z8 (imposible de adquirir en el mercado de clásicos, por otra parte), incluyendo su mítica nariz de tiburón, un prominente y amplio capó, escueta parrilla y sección trasera retraída. Otras referencias al legendario roadster son la pronunciada estría que se extiende desde el capó y cruza el interior hasta un embellecedor de aluminio en el portón trasero. Por el contrario, elementos como las unidades LED frontales, la barra antivuelco forrada de cuero, una luneta trasera totalmente escamoteable y el tono marrón rojizo del techo combinado con el bronce de la carrocería han sido desarrolladas específicamente para el Skytop.

El interior resulta bastante convencional, al menos para lo que BMW nos tiene acostumbrados, no solo en sus prototipos sino en sus modelos de producción. De hecho, sus formas se acercan más a estos últimos, pero con ese toque clásico que otorga separar el cuadro de instrumentos (digital) del monitor central multimedia de tipo flotante, a controlar mediante el iDrive de

Los tiradores quedan ocultos en la parte superior de las puertas. La barra antivuelco está forrada en cuero y la luneta trasera es escamoteable.

Podría montar el V8 de producción más potente de la marca hasta la fecha, por encima de los 625 CV del M8 Competition Cabrio

la marca. A destacar también los comandos físicos de climatización y un pomo del cambio tradicional culminado en cristal. Son elementos que no hacen sino corroborar la intención de llevarlo a producción y que combinan con otros materiales de primer nivel, como las costuras estilo brogue y el tono marrón rojizo del cuero interior, de nuevo específicos del Concept Skytop.

El V8 más potente

Aunque es una oda velada al Z8, mecánicamente podríamos equipararlo al más reciente M8 Competition. Y es que el Concept Skytop esquiva la electrificaciones y opta por el ya icónico V8 biturbo que, según la marca se convertiría en el "más potente de toda la cartera de motores", siempre y cuando acabe llegando a producción.

De momento, tome como referencia los 625 CV y 750 Nm de par con los que el M8 solo invierte 3,2 segundos para acelerar de 0-100 km/h. Ahora solo queda esperar la confirmación de su producción y soñar para conseguir de alguna forma la desorbitante cifra que exigirá. □

El interior es casi el de un modelo de producción y está revestido tanto en cuero marrón como con apliques de cristal.

Los faros delanteros LED están instalados sobre un soporte de aluminio frisado. El techo, desmontable en dos piezas, se guarda en el maletero.

CUPRA FORMENTOR Y SUS RIVALES

Marca España

El Formentor se ha convertido en el best seller de CUPRA. Ahora el crossover español se actualiza a conciencia para seguir la estela del éxito. Cambios que afectan al diseño, a la tecnología y a la gama de motorizaciones. Desde luego, mantiene el talante deportivo que tanto gusta.

G. Zarzuela

No es completamente nuevo, pero lo parece. El Formentor ha sido sometido a una intensa actualización, muy evidente en diseño, sobre todo frontal. Sin cambios en dimensiones (4,45 metros de largo), habitabilidad o capacidad del maletero (450 litros), dentro recibe novedades como una nueva pantalla táctil más amplia y funciones más avanzadas en conectividad. También aprovecha para actualizar oferta mecánica, con una variante híbrida ligera 1.5 TSI de 150 CV que le permite, por primera vez, la etiqueta medioambiental ECO. Asimismo mejora la eficiencia híbrida enchufable.

Imparable

El Formentor sigue siendo de las mejores opciones de su tipo en cuanto a comportamiento, un vehículo cuya puesta a punto dinámica ha sido clave, junto al diseño, en su imparable trayectoria comercial, hasta europea. Y tiene mérito porque el abanico de rivales al que se enfrenta no es manco, precisamente.

Algunos con incluso Premium y otros, como el propio Formentor, pretenden acercase a base de tecnología y eficacia global. Hemos seleccionado a sus principales competidores, siempre en el segmento SUV compacto de aire cupé. No son pocos y podrían ser más muchos más, porque es un nicho numeroso que cotiza al alza. □

CUPRA FORMENTOR

El superventas de CUPRA recibe una profunda actualización. A los evidentes cambios estéticos sobre el frontal y la zaga añade mejoras interiores, como la inédita interfaz del multimedia, este sobre una pantalla táctil que escala a 12,9". No hay modificaciones a nivel de chasis, pero sí incorpora novedades en su gama mecánica. La principal es la llegada de la variante mildhybrid 1.5 eTSI 150 CV DSG7, primer sello ECO en este modelo. A su vez, la declinación VZ 2.0 TSI incrementa potencia a 333 CV (mantiene la de 204) y crece la autonomía eléctrica de la gama híbrida enchufable a 100 km, gracias a una batería de 19,7 kWh de capacidad. Sobre esta, el eHybrid o PHEV de acceso libera 204, mientras el tope de gama escala a 272. Es una de la opciones más dinámicas y ágiles del segmento, ya disponible desde 38.180 €.

Ahora también ECO

ALFA ROMEO TONALE

Mide 4,53 metros de largo y comparte con CUPRA la genética deportiva a la que acostumbra la marca italiana. Dispone de versiones de tracción delantera o total; el cambio es siempre automático. Ofrece un tacto de conducción más directo y deportivo que la mayoría de rivales y su gama de motorizaciones contempla variantes turbodiésel, con 130 CV, y de gasolina mildhybrid de 130 y 160 CV, ya con sello medioambiental ECO. Además, dispone de un eficiente híbrido enchufable con 280 CV y tracción total Q4 (el propulsor térmico mueve las ruedas delanteras y el generador eléctrico, las traseras); su autonomía sin usar gasolina es oficialmente de 65 km, gracias a la energía que facilita una batería de 15,5 kWh de capacidad bruta. El interior del Tonale es amplio y la puesta en escena muy deportiva. ¡Ah! el maletero da 500 litros (385 el el PHEV). Está disponible desde 40.400 €.

Gasolina, diésel y PHEV

AUDI Q3 / Q3 SPORTBACK

Comparte con el Formentor plataforma, muchos de sus motores y gran parte de tecnología. Se culmina con algo más de calidad y sello Premium, lo que se traduce en mayor desembolso. El Q3 propone carrocería estándar Sportback de cierto estilo cupé, la opción que rivaliza más estrechamente con el Formentor, pero para gustos, los colores. Mide 4,50 metros de largo e incorpora de serie suspensión deportiva, aunque también dispone de otra adaptativa; la dirección es algo más directa. En cuanto a motorizaciones, ofrece versiones de gasolina con 150, 190 y 400 CV, la más potente correspondiente a la variante RS. En diésel rinde 150 y 193 CV. También comercializa un híbrido enchufable con 245 CV. En parte, eso sí, su veteranía le priva de alternativas mildhybrid con viñeta ECO. Además, monta cambio manual o automático S tronic, mientras que los motores más potentes asocian tracción total quattro. A saber, la banqueta trasera se desplaza longitudinalmente y el maletero cubica 530 litros (380 en el PHEV o TFSIe). Está a la venta desde 47.470 € (45.260 la carrocería estándar).

Hasta 400 CV

Gasolina, diésel y PHEV

BMW X1 / X2

El X1 añade dos PHEV

Algo similar a lo que sucede en Audi pasa en BMW: hay dos modelos que pueden ser perfectamente rivales del CUPRA Formentor, aunque con sello Premium. El X1 es más convencional, con 4,50 metros de largo, y presenta un maletero de 540 litros en el caso más favorable. Contempla motores de gasolina y diésel de 150 a 300 CV, y añade dos variantes híbridas enchufables, con 245 y 326 CV, respectivamente. Está a la venta desde 44.200 €. El X2 luce un aspecto más cupé y crece a 4,55 metros (10 cm más que el español). Actualmente vende dos versiones de gasolina, 170 CV y 300 CV, la más poderosa denominada M35xDrive. También aglutina los diésel de 150 y 163 CV. La alternativa de gasolina más modesta y las de gasóleo más potentes incorporan sistema mildhybrid y portan sello ambiental ECO. Aquí no hay hibridación enchufable, pero sí dos propuestas eléctricas de 204 y 313 CV. El cambio siempre es automático, mientras que la tracción puede ser delantera o total (en las motorizaciones más exultantes). El X2 está a la venta desde 45.800 €, precio que coincide con la gama alta del Formentor, si bien este vehículo presume de una calidad algo mejor y de una tecnología más avanzada. También es de las referencias en cuanto a comportamiento deportivo refiere. De paso, las plazas traseras son más anchas que en el español, pero hay menos hueco para las piernas. El maletero ofrece un máximo estándar de 560 litros.

Gasolina, diésel y eléctrico

JAGUAR E-PACE

Hasta 269 CV

Modelo veterano, pues base data de 2018, aunque se ha ido actualizando periódicamente para mantenerse competitivo. En cualquier caso, es la última oportunidad de contar con un E-Pace, toda vez que el futuro de la compañía pasa, desde 2025, por ofrecer modelos exclusivamente eléctricos. Este SUV compacto mide 4,40 metros de largo, contempla cinco plazas y un maletero de 470 litros. Combina lujo y deportividad interiores, si bien no es de las opciones más habitables. Dispone de una versión de gasolina con 160 CV y de dos turbodiésel, con 165 y 200 CV, respectivamente. Las tres alternativas incorporan hibridación ligera, que conlleva etiqueta ECO. También a saber, la última novedad salpicó a una versión híbrida enchufable que eroga 269 CV de potencia y que homologa una autonomía eléctrica de 60 km. En cuanto a la declinación de gasolina, monta tracción delantera (el resto, total). El cambio siempre es automático y en su dotación no faltan faros matriciales, purificador del aire en cabina o asistente multimedia PiviPro, conectado permanentemente a la red. Está disponible a partir de 58.350 €.

LEXUS UX

Híbrido y eléctrico

Otro Premium de la categoría, con una largura de 4,50 metros. Se comercializa en versión híbrida autorrecargable 300h, que eroga 184 o 199 CV y también contempla una alternativa eléctrica de 204 (a partir de 51.500 €). Dispone de posibilidades de tracción delantera y total y hace bien poco ha mejorado rendimiento y dinámica, aunque su enfoque apuesta más por la eficiencia y el confort que otra cosa. Además, detrás no es demasiado amplio. Desde 41.300 €.

MAZDA CX-30

Hasta 186 CV

Mide 4,40 metros de longitud, ofrece un interior agradable, con buen tacto y calidad, cinco plazas, y propone un maletero desde 430 litros. Como el Formentor se hace hueco entre el segmento generalista y la vida Premium. Dispone de una gama de motores exclusivamente de gasolina que parte de un propulsor de dos litros con tres niveles de potencia: 122, 150 y 186 CV. Todos asocian hibridación ligera, de modo que son portadores de la viñeta ECO de Tráfico. El cambio puede ser manual, de tacto preciso, o automático, siempre de seis marchas (con 150 y 186 CV puede asociar tracción total). Su conducción resulta placentera por el equilibrio que brinda entre confort y dinamismo. A la venta desde 30.590 €.

MERCEDES GLA

Gasolina, diésel y PHEV

Mide 4,41 metros de largura, también es Premium, ofrece un interior agradable y ergonómico y se presenta con un maletero de 427 litros en el caso más generoso. Aquí es el modelo con la gama mecánica más amplia: nada menos que seis mecánicas. Versiones diésel de 150 y 190 CV, pero también de gasolina con 163 y hasta AMG 35 y 45 S, ya con 306 y 421 CV, respectivamente y tracción total de serie (esta disponible en todos, salvo en el gasolina de entrada). En cualquier caso, la opción más eficiente y también la más vendida en nuestro mercado es la híbrida enchufable, que fija 218 CV y 66 km de autonomía eléctrica. El GLA va de cine en asfalto y no se pone de perfil ante ciertos retos offroad. Desde 46.503 €.

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

Este SUV cupé de 4,55 metros de longitud solo se comercializa con mecánica híbrida enchufable, tecnología que la marca japonesa lleva años comercializando con éxito. Es de las opciones de la categoría más asequibles, y también de las más veteranas. Combina un motor de gasolina de 98 CV y dos propulsores eléctricos, uno delantero con 82 CV y uno más trasero de 95. La potencia final asciende a 188 CV, mientras que su tracción es total. Porta batería de iones de litio de 13,8 kWh de capacidad para homologar 45 km de conducción 100% eléctrica, lo justo para llegar al sello CERO. Eso sí, admite recargas de hasta 22 kW en CC, puntos que le permiten recuperar el 80% de la pila en 25 minutos. Es un vehículo pesado (no baja de 1.900 kg), lunar que resta lustre en lo tocante a prestaciones y consumo. A cambio, es relativamente amplio, contempla un maletero solo correcto (404 litros) y su calidad es muy aceptable. También presume de un completo equipamiento en materia de seguridad. Puede ser suyo a partir de 39.700 €.

PHEV con 188 CV

PEUGEOT 408 Y 3008

Gasolina, PHEV y EV EV

Dos son los modelos de Peugeot que entran en conflicto con el CUPRA Formentor. Por un lado, el nuevo 3008, SUV que ahora cuenta con una silueta más dinámica. La segunda opción es el 408, crossover que mide 4,69 metros de largo, pese a compartir batalla con la berlina compacta 308. Este se comercializa con una variante híbrida ligera de136 CV (viñeta ECO) y en un híbrido enchufable de 180. Es un coche dinámico, bien hecho y presentado, de ergonomía que no gustará a todos por igual a partir del puesto de conducción i-Cockpit (volante pequeño y bajo e instrumentación sobreelevada). Detrás ofrece casi el mismo espacio que el español, mientras que el maletero da 536 litros (471 el PHEV). Por su parte, el 3008 acaba de llegar con nuevos y atractivos argumentos. Desarrollado sobre la inédita plataforma STLA Medium apta para motorizaciones térmicas y eléctricas, mide 4,54 metros de largo y dentro incorpora lo último en i-Cockpit, ahora de tipo panorámico. Gana en calidad sentida, está bien equipado y el maletero da 520 litros (muy bien). Su oferta pasa por un híbrido lígero de 136 CV, por el híbrido enchufable de 195 y por el 100% eléctrico de 213 CV y 527 km de autonomía. Llegarán más versiones, pero ya está a la venta desde 37.160 € (33.700 el 408).

Hasta 180 CV el 408

RENAULT ARKANA

Algo similar a Peugeot ocurre en Renault. El nuevo Rafale es un aparente SUV de carrocería pseugo cupé que rivaliza en precio con ciertas versiones del Formentor, aunque salta a 4,71 metros de largura. Presenta una mecánica híbrida con 200 CV y dispondrá de un PHEV de 300 más adelante. Más comedido en tamaño, el Arkana baja a 4,57 metros, dibuja silueta SUV y una zaga de aire deportivo. Su base es la del Renault Captur, pero crece tanto que incluso supera al Austral, este de segmento superior. El interior resulta agradable, sin grandes artificos ni lagunas, si bien la calidad no está a la altura de algunos modelos de estas páginas. Ofrece una habitabilidad muy correcta y un capaz maletero que cubica hasta 513 litros. Su gama de motorizaciones propone tres alternativas, todas con la etiqueta medioambiental ECO. Dos son mild-hybrid, con 140 o 160 CV y cambio automático EDC (doble embrague), y la última es híbrida autorrecargable de 145 CV y transmisión automática multimodo, realmente eficiente. Sus tarifas arrancan en 29.660 €.

Desde 29.660 €

Híbrido con 136 CV

SUBARU CROSSTREK

Mide 4,50 metros de longitud y es de las mejores opciones del segmento primando una dinámica saneada y aptitudes offroad superiores a la media. Como es norma en Subaru, la tracción total es permanente con varios programas para adecuarse al terreno sobre el que circulamos. También contempla un práctico control de descensos. Bajo el capó solo ofrece una motorización 2.0 de cuatro cilindros en disposición bóxer, una versión híbrida que rinde 136 CV no tan eficiente como cabría pensar y no muy prestacional. El cambio es automático por variador, aunque su mapa electrónico simula ocho marchas a gestionar desde levas de volante. El interior ha sido actualizado respecto al XV al que relevó, si bien no transmite una sensación de calidad sobresaliente. A todo ello, se ha quedado algo desfasado en presentación interior. Sí presume de un considerable espacio para las piernas en las plazas traseras, aunque sea a costa de ceder capacidad de maletero, que se queda en unos bastante modestos 315 litros. En marcha es un vehículo que transmite un tacto preciso y agradable. A su vez, destaca en materia de seguridad, con el avanzado compendio EyeSight que agrupa una generosa dotación de asistencias de conducción que operan de forma conjunta. El Crosstrek propone tres acabados con precios a partir de 36.000 €.

PRUEBA ECO

AUDI A ALLSTREET 35 TFSI S TRONIC

Reinvención

Aprovechando la última actualización del A3, la marca de los cuatro aros ha insuflado aire al catálogo de su compacto de la mano de una inédita variante sitúa a medio camino entre los convencionales y los SUV, o al menos los crossover. Se llama Audi A3 allstreet y, además de tener más altura libre al suelo se viste de traje campero, aquí con el motor y la etiqueta ECO de otras versiones.

Álvaro Ruiz Paloma Soria

AUDI A3 ALLSTREET 35 TFSI S TRONIC

Tipo de motor	**Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado**
Cilindrada	**1.498 cm^3**
Potencia máxima	**150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm**
Par máximo	**250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm**
Velocidad máxima	**221 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8,4 segundos**
Precio base	**43.080 €**
Gama desde	**43.080 €**
Cuota Renting	**642 € / mes**
Lanzamiento	**Marzo de 2024**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Cuota calculada para 48 meses y 15.000 km anuales. Incluye IVA.

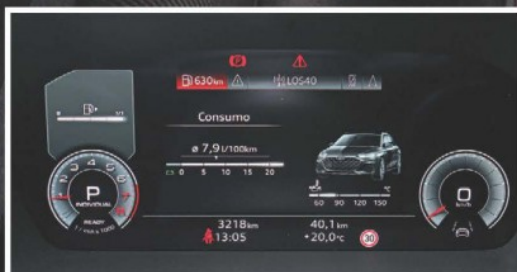
EURO NCAP – FOR SAFER CARS
TEST 2020 ★★★★★
ADULT OCCUPANT 89% · CHILD OCCUPANT 81%
PEDESTRIAN 68% · SAFETY ASSIST 73%

Si los SUV dominan el mercado con mano de hierro es, sencillamente, porque la gente compra este tipo de coches. Como la demanda no deja de crecer, los fabricantes han adaptado sus gamas para que prácticamente todos los modelos que venden sean todocaminos o tengan rasgos de todocamino. Formatos que triunfaron en otra época, como las berlinas tradicionales y los monovolúmenes, casi han desaparecido, y otros que fueron especialmente populares hace no tanto, como los utilitarios y los compactos, llevan el mismo camino. Por eso algunos se están transformando, para recuperar atractivo y plantar cara a los SUV que forman parte de su misma categoría. Es el caso del Audi A3, clásico del segmento compacto que, aprovechando su reciente puesta al día, estrena variante crossover denominada allstreet, justo para meterse en la guerra SUV.

Desde hace tiempo Audi tiene representación todocamino en el segmento C con los Q3 y Q3 Sportback, pero el A3 allstreet no es un todocamino compacto más. Más bien es una alternativa a medio camino entre el A3 Sportback en el que está basado y los citados Q3, una especie de crossover entre compacto al uso y SUV compacto dirigido a ese público que no quiere un todocamino convencional, pero necesita un coche con más predisposición a la aventura que un compacto al uso.

Tiene experiencia

El concepto lleva décadas inventado en otros segmentos. De hecho, Audi es de las precursoras a la hora de hacer coches normales con aptitudes camperas, primero con el A6 allroad y más tarde con el A4 allroad. El enfoque del A3 allstreet es similar al de sus hermanos mayores, pero sin recurrir a la tracción total quattro, al menos de momento. Ya vimos esta receta con el A1 allstreet, y como esta versión del uti-

sigue en página 32...

Cuadro digital completamente personalizable, muy completo en información y con buena legilibilidad. Es de los mejores del mercado.

Los botones físicos del volante son perfectos: sencillos, sí, pero no pueden ser más prácticos.

También se agradece que tenga botones físicos para el climatizador y el selector de modos de conducción.

Con las levas situadas detrás del volante permite cambiar de marcha de forma manual.

Selector del cambio ahora muy minimalista. Ocupa poco espacio y es cómodo, incluso al maniobrar.

Pantalla táctil central de 10,25" para manejar un multimedia rápido e intuitivo, gracias a un diseño limpio y a un compendio de menús bien ordenado.

...viene de página 29

litario de los cuatro aros ha tenido buena acogida sus responsables han replicado fórmula sobre la cuarta generación A3.

Como en el A1 allstreet, no se trata de una declinación indicada para salir del asfalto habitualmente, como sí lo son los A4 allroad y A6 allroad, en buena medida porque no dispone de sistema de tracción a las cuatro ruedas que permita circular por zonas realmente complicadas, pero sí ofrece más altura libre al suelo y, sobre todo, un diseño acorde a las tendencias actuales, es decir, inspirado en los SUV.

Respecto al A3 Sportback del que deriva, ofrece 30 mm más de altura libre al suelo, gracias a una suspensión específica y a ruedas más grandes (las llantas de serie son de 18" y las opcionales, de 19). Los ángulos de la carrocería, con 15,1º de ataque y 26,9 de salida, no permiten afrontar grandes obstáculos campo a través, pero esa altura extra es suficiente para circular por pistas y caminos sencillos con cierta tranquilidad, sin miedo a rozar la parte inferior del coche. Para la mayoría de conductores, estas 'capacidades todoterreno' serán suficientes. Aunque se vendan tantos SUV, conviene tener claro que, en casi todos los casos, sus dueños eligen el formato por estética y no por virtudes lejos de la carretera.

VALORACIÓN	
AUDI A3 ALLSTREET 35 TFSI AUT.	
Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖
Motor	✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖

Más allá de la mayor altura libre al suelo frente al A3 Sportback que se traduce en ese extra de versatilidad, el A3 allstreet tiene lo necesario para convencer a esos usuarios que buscan un SUV simplemente por estética. Cuenta con protecciones plásticas, tanto en la parte inferior de la carrocería como en los pasos de rueda, y en los paragolpes adosa inserciones estéticas que simulan ser metálicas. Además, incorpora otro ingrediente SUV básico: barras longitudinales de techo que, de serie, son de color negro y opcionalmente pueden ser de aluminio. En conjunto, elementos que confieren una apariencia más aventurera.

Por dentro, sin embargo, es idéntico al A3 Sportback. Lo único que delata que estamos ante la variante allstreet es la posición de conducción más elevada, incluso con los asientos deportivos S line que equipa el protagonista de estas páginas. Al volante no marca diferencias porque los mandos son los mismos, con una ergonomía que sigue siendo excepcional: todo a mano y buena visibilidad en todas las direcciones. Pero viene bien a la hora de entrar y salir del coche porque no hay que 'tirarse' tanto al suelo como en el A3 Sportback. De esta forma, el allstreet ofrece ese extra de confort que buscan muchos compradores de SUV al subir y bajar del vehículo, y al ser un poquito más alto también facilita las cosas para sentar y atar a un niño en su sillita, incluso al cargar el maletero.

Los faros LED matriciales, de serie, son muy eficaces y permiten personalizar la firma luminosa.

Llantas originales de 18". Las de la unidad probada de 19 son opcionales y las firma Audi Sport.

Receta conocida

En marcha, ni la altura extra del coche ni la posición más elevada tienen relevancia, más allá de esa confianza adicional al alejarse del asfalto. Dinámicamente se comporta igual que el A3 Sportback, no se percibe mayor balanceo de carrocería por ser un coche más alto ni es más torpe en

Habitalidad correcta, con una plaza trasera central muy justa. El maletero no destaca por capacidad, pero es aprovechable por lo regular del diseño.

AUDI A3 ALLSTREET 35 TFSI S TRONIC

LO MEJOR
- Equipamiento de serie
- Calidad y tecnología
- Confort de marcha

LO PEOR
- Precio elevado
- Plaza central trasera
- Prestaciones simplemente correctas

ningún escenario, ni siquiera en carreteras reviradas y rodando a ritmo animado con el modo de conducción Dynamic activado. Es más, su puesta a punto pide más de lo que puede ofrecer el motor de gasolina turbo con hibridación ligera de 150 CV aquí probado.

La suspensión es más dura de lo deseable en un coche de enfoque campero y la dirección, rápida, aunque sobra asistencia para circular de forma ágil. No es que se quede corto, porque tiene suficiente potencia para ser solvente en cualquier situación, incorporarse sin problema a la vía o adelantar con seguridad, pero es uno de esos coches que , por calidad de chasis, lo fácil que resulta de llevar y también por lo bien insonorizado que está invita a disfrutar de más patada bajo el pie derecho. A cambio, permite mantener a raya el consumo: pese a montar enormes ruedas con llantas de 19", se conforma con 6,5 l/100 km de media. Eso sí, la parte eléctrica del sistema micro híbrido carece de protagonismo, más allá de la etiqueta ECO en el parabrisas. En la práctica, se conduce y comporta como un gasolina convencional. ◻

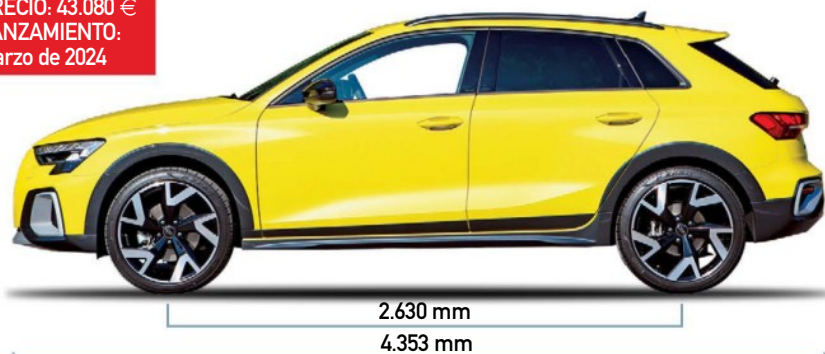
EL PROBADOR OPINA

El sobreprecio de este A3 allstreet respecto al A3 Sportback básico con el mismo motor y cambio es de 6.500 €. A cambio, tiene más personalidad en lo estético, es más práctico y, sobre todo, está bastante más equipado de serie.

PRUEBA ECO

FICHA TÉCNICA

AUDI A3 ALLSTREET 35 TFSI S TRONIC

PRECIO: 43.080 €
LANZAMIENTO: Marzo de 2024

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.498 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
Par máximo	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática S tronic de doble embrague y 7 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera y barra estabilizadora	Tipo McPherson, resorte helicoidal
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y dinámico de tracción
Frenos	Discos ventilados delante y discos detrás
Neumáticos	225 / 45 R18
Llantas	7,5 x 18

PRESTACIONES

Velocidad máxima	221 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,4 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,6 l/100 km (WLTP)
Emisiones (CO_2)	127 g/km (WLTP)

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.353 / 1.816 / 1.457 mm
Distancia entre ejes	2.630 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.425 kg
Depósito de combustible	50 litros
Capacidad de maletero	380 / 1.200 litros

CONTACTO

AUDI ESPAÑA, S.A.
Avda. de Burgos, 118 – 28050 Madrid

Página Web:	www.audi.es
Telf. atención al cliente:	91 335 05 05
Garantía	3 años

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Retrovisores exteriores ajustables y abatibles eléctricamente con ajuste antideslumbrante automático en ambos lados; retrovisor interior antideslumbrante sin marco; climatizador automático; portón del maletero con apertura de confort; cuadro digital Audi virtual cockpit; receptor de radio digital; MMI radio plus; sistema de aparcamiento asistido con ayuda de aparcamiento Audi parking system plus; cámara multifuncional; sistema de reconocimiento de señales de tráfico; sistema de asistencia de velocidad adaptativo ACC sin limitador de velocidad; freno de estacionamiento electromecánico; llantas de 18" y faros LED Matrix con luces e intermitentes dinámicos.

OPCIONES Pintura metalizada o perlada (980 €); llantas Audi Sport de 19'' (1.345 €); barras longitudinales del techo en aluminio (390 €); paquete de luces ambiente pro (310 €); paquete de navegación con MMI Navegación plus: incluye MMI touch, Audi virtual cockpit plus, Audi connect Navigation & Infotainment plus, Audi Application Store y smartphone interface y sistema de sonido Premium SONOS, con sonido 3D (3.880 €) y dirección progresiva (195 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Viene tan bien equipado de serie que no se echa en falta prácticamente nada. Aún así, el paquete de navegación con MMI Navegación Plus es interesante porque mejora el multimedia.

LOS RIVALES

MERCEDES-BENZ GLA 200 — 46.503 €

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo MHEV
Cilindrada	1.333 cm³
Potencia máxima	163 CV a 5.500 rpm
Par máximo	270 Nm entre 2.000 y 3.500 rpm
Velocidad máxima	210 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,9 segundos
Consumo recorrido mixto	6,7 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.412 / 1.834 / 1.616 mm
Capacidad de maletero	425-1.420 litros
Nos gusta	Calidad, espacio interior, maletero
No nos gusta	Precio elevado y prestaciones solo correctas

KIA XCEED 1.5 MHEV DCT GT LINE — 32.115 €

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo MHEV
Cilindrada	1.482 cm³
Potencia máxima	140 CV a 5.500 rpm
Par máximo	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
Velocidad máxima	208 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,2 segundos
Consumo recorrido mixto	6,2 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.395 / 1.826 / 1.495 mm
Capacidad de maletero	380-1.330 litros
Nos gusta	Precio, equipamiento muy completo
No nos gusta	Prestaciones y veteranía

ESPECIAL

WALLBOX PULSAR MAX

Carga inteligente y sostenible

Wallbox entiende que la movilidad eléctrica no es solo el futuro, es el presente. Por ello, uno de los proveedores líder de soluciones de carga de vehículos eléctricos y de gestión de la energía a nivel global propone Pulsar Max, cargador de vehículos eléctricos que redefine la eficiencia, la comodidad y la seguridad.

Diseñado pensando en las necesidades actuales y futuras, Pulsar Max no es solo un cargador, es una experiencia completa que optimiza la manera en la que se interactúa con el vehículo eléctrico. Combina una potencia impresionante y un diseño compacto que se adapta perfectamente a cualquier entorno, ya sea en el hogar o en el lugar de trabajo. Su capacidad de carga, de hasta 22 kW, garantiza rapidez y eficiencia, permitiendo disfrutar del vehículo eléctrico sin largos tiempos de espera. Y su tamaño compacto y diseño elegante aseguran una perfecta integración en cualquier espacio, sin sacrificar estilo ni funcionalidad.

Pulsar Max equipa conectividad Wi-Fi y Bluetooth, para controlar y monitorear el proceso de carga desde cualquier lugar a través de la app Wallbox. Esta aplicación facilita información en tiempo real, estadísticas de uso y posibilidad de programar las horas de carga para aprovechar las tarifas eléctricas más económicas.

Con Gestión dinámica

Pese a su compacto tamaño, incorpora Gestión dinámica de carga para ajustar la potencia de hasta 100 cargadores: su balanceo integrado posibilita cargar varios vehículos eléctricos simultáneamente, distribuyendo la energía a través de los cargadores conectados sin necesidad de aumentar el suministro general de la instalación. Esto, se traduce en mayor eficiencia energética y menores costes para los usuarios.

La seguridad es otro pilar fundamental del diseño de Pulsar Max. Incluye una robusta carcasa resistente a impactos y está certificado con protección IP55 e IK10, por lo que lo es apto para usar tanto en interiores como en exteriores, más allá de condiciones climáticas, e integra múltiples sistemas de protección que garantizan una operación segura, previniendo cualquier riesgo de sobrecalentamiento o sobrecarga.

Además, Wallbox ha desarrollado Pulsar Max pensando en la instalación más intuitiva, lo que reduce su tiempo de puesta en marcha. Para ello, proporciona un servicio de instalación profesional que asegura que el cargador quede instalado correctamente en el lugar más conveniente. Entre tanto, su intuitiva interfaz y su sencillo proceso de configuración permiten comenzar a cargar el vehículo eléctrico en poco tiempo, sin complicaciones.

Asimismo, el compromiso de Wallbox con la sostenibilidad se refleja en cada detalle del Pulsar Max. No solo es eficiente energéticamente, también está ideado para ayudar a reducir la huella de carbono.

Con funciones avanzadas como la programación de cargas, la capacidad de ajustar potencia según disponibilidad de energía en el hogar o la opción Carga solar para aprovechar la potencia de paneles solares, Pulsar Max optimiza el consumo energético maximizando el ahorro y contribuyendo al cuidado del medio ambiente. ☐

Especificaciones

- Pulsar Max dispone del software de gestión de cargadores Wallbox Business y compatibilidad con OCPP.
- Hasta 22 kW de potencia de carga rápida
- Tamaño compacto: 198 mm x 201 mm x 99 mm
- Peso: 1,3kg
- Cable de carga instantánea plug-and-go
- Control vía Bluetooth y WiFi con la app Wallbox
- Ajuste del anillo de luz LED
- Compatible con todas las soluciones de gestión de energía Wallbox
- Seguridad mejorada
- IP55/IK10 que protege contra condiciones climáticas extremas, agua, polvo e impactos
- Cable tipo 1 y tipo 2 para cargar cualquier vehículo eléctrico (opcional 7 metros)
- Gestión dinámica de la carga mejorada (hasta 100 cargadores)
- Acabado mate

A través de la app de wallbox permite gestión remota.

COMPARATIVA ECO

BMW X7 XDRIVE40D vs. AUDI Q7 S LINE 50 TDI QUATTRO TIPTRONIC

Duelo de colosos

Hasta siete plazas para el ámbito familar, confort de marcha a raudales, una tecnología que abruma, buenas maneras dinámicas y una autonomía que nos permite prácticamente cruzar la Península Ibérica del tirón gracias a sus potentes y eficientes motores turbodiésel con hibridación ligera y sello ECO. Sobran las palabras: un duelo de auténticos colosos.

E. Cano Paloma Soria

BMW X7 xDrive 40d

Tipo de motor	**Diésel MHEV, 6 cilindros en línea, turboalimentado**
Cilindrada	**2.993 cm³**
Potencia máxima	**352 CV a 4.400 rpm**
Par máximo	**720 Nm entre 1.750 y 2.250 rpm**
Velocidad máxima	**245 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5,9 segundos**
Precio base	**117.500 €**
Gama desde	**115.800 €**
Cuota Mensual	**1.618 €**
Lanzamiento	**Agosto de 2022**
Valoración Altagama	★★★★½

*Más información en BMW Select

AUDI Q7 S line 50 TDI quattro Tiptronic 7 Plz.

Tipo de motor	**Diésel MHEV, seis cilindros en V, turboalimentado**
Cilindrada	**2.967 cm³**
Potencia máxima	**286 CV entre 3.500 y 4.000 rpm**
Par máximo	**600 Nm entre 1.750 y 3.250 rpm**
Velocidad máxima	**241 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**6,1 segundos**
Precio base	**96.890 €**
Gama desde	**79.000 €**
Cuota Renting	**n.d.**
Lanzamiento	**Enero de 2024**
Valoración Altagama	★★★★½

No hay mucho en el mercado que supere la capacidad tecnológica de nuestros aquí protagonistas. Son la máxima expresión en formato SUV de Audi y BMW, y eso compromete una dotación casi de ciencia ficción. El problema es que para disfrutar de ellos también hay que tener un bolsillo solvente.

No son vehículos muy asiduos por nuestras calles y carreteras por exclusividad y tamaño. Superan ampliamente cinco metros de largo, están orientados a uso familiar y piden a gritos pista libre. En ciudad son una bendición por confort y visibilidad, pero resultan torpes en los cascos antiguos de las grandes urbes.

En este segmento Premium de gran tamaño el diésel sigue teniendo un peso importante, aunque viene ganando terreno la hibridación enchufable, que conlleva la etiqueta medioambiental cero emisiones (los dos contemplan esta tecnología si se desea).

AUDI Q7 S line 50 TDI quattro Tiptronic 7 Plz.

LO MEJOR
Rendimiento y consumo
Calidad y tecnología
Confort y sello ECO

LO PEOR
Maniobrabilidad en ciudad
Aptitudes offroad limitadas
Dotación de serie más justa

Por eso decidimos enfrentar a las variantes de gasóleo más potentes de sus gamas. El Q7 ofrece otra de acceso con 231 CV (desde 86.270 €), pero la que nos ocupa arroja una potencia de 286 CV. Si queremos siete plazas, de serie en su rival, hay que aportar 2.120 €.

Solo un diésel el X7

En el X7 son lentejas porque solo comercializa el xDrive40d que arroja 352 CV. Más caballería y también un coste muy superior, ya que arranca en 117.500 €.

Una vez posicionados, analicemos convergencias y diferencias. Mover conjuntos que rondan con lo puesto 2,5 toneladas requiere de propulsores solventes. Ambos apuestan por sendas mecánicas de tres litros, en V el Audi y en línea en el caso del BMW.

Añaden un modesto sistema de hibridación ligera, suficiente para conquistar el sello ambiental ECO. Funciona a 48 V y aporta 16 y 12 CV extra, respectivamente. Lo hace en momentos puntuales y se alimenta de la energía que proporciona una pequeña batería de

Faros Matrix LED de serie. En opción (2.555 €) se pueden pedir otros delanteros con luz láser.

iones de litio que se nutre de energía por efecto de la llamada frenada regenerativa.

La potencia final en el Q7 es de 286 CV y en el X7, 340 CV, aunque en BMW señalan que son 352 porque suman el incremento del aporte eléctrico. Para ser justos, en el Audi hablaríamos de 302 CV.

La gestión del cambio coincide en el número de velocidades (ocho), y la tecnología utilizada, mediante convertidor de par en ambos. Además, la tracción total es de serie en uno y otro, y se agradece para, en buena medida, mantener a raya, sus evidentes y considerables inercias.

Asimismo los dos pueden incorporar un esquema de dirección integral disponible en opción:1.603 € en el Q7 y 1.853 para el X7. Francamente, resulta muy recomendable porque reduce drásticamente el radio de giro (casi un metro, tremendo) al realizar maniobras, algo que se agradece en lugares angostos cuando giramos el volante en vehículos que, lo dicho, rebasan larguras de cinco metros.

Asimismo, esta tecnología neutraliza en gran medida las inercias cuando asoman curvas en carretera, contribuyendo a una mayor

El acabado deportivo S line se rodea de una estética más deportiva y algún ajuste de chasis privativo.

El cuadro Audi virtual cockpit full HD de 12,3" goza ahora de mayor calidad. Es configurable.

Levas en el volante para gestionar las 8 relaciones del cambio.

Climatizador detrás (1.115 €) para gestionar un total de 4 zonas

Pantalla inferior táctil de 8,6". Gestiona el clima y el asistente drive mode.

Pantalla táctil principal de 10,1" en la parte alta del salpicadero. Ofrece una gran resolución.

Asientos con regulación eléctrica, calefactables, ventilados y con función memoria.

VALORACIÓN

AUDI Q7 S line 50 TDI quattro Tiptronic 7 Plz.

Imagen	5/5
Acabados	5/5
Puesto de conducción	5/5
Habitabilidad	5/5
Maletero	4/5
Motor	4/5
Recuperación	4/5
Prestaciones	4/5
Dirección	4/5
Caja de cambios	4/5
Frenos	4/5
Estabilidad	5/5
Consumo	3/5

agilidad. En este caso las ruedas traseras giran en el mismo sentido que las delanteras.

Pesos pesados

Ya que estamos en plena faena, analicemos la dinámica. Resultan tremendamente confortables una vez lanzados y más ágiles de lo que de entrada cabría esperar. Ayuda la suspensión neumática que montan de serie, capaz de neutralizar irregularidades del firme con total naturalidad; y, a la vez, es capaz de sujetar la carrocería para que viren lo más plano posible en giros cerrados. Además de gestionar el tarado de la suspensión, también brinda la posibilidad de regular la altura de ambos.

En autopista lo bordan y en carreteras con giros abiertos, también. Con todo, conviene no animarse demasiado porque son pesos pesados. Nuestras unidades se adornan con el acabado S line, en el caso de Audi, y con el Paquete M Sport, el BMW. Suman más equipamiento y ▫▫▫

Cuadro de instrumentos de 12,3" con distintas vistas en función del perfil de conducción elegido.

Cambio de ocho marchas, muy fino, y asocia levas.

Suspensión neumática de serie. Permite regular la altura del vehículo.

Acabados exclusivos de cristal CraftedClarity en opción (843 €).

Pantalla táctil de 14,9". Hay que hacer un máster para manejar todo lo que lleva.

también traen consigo una puesta a punto de sus chasis algo más deportiva. Claro que esto incrementa la factura hasta 96.890 €, en el primero, y a 122.700 €, el segundo. Palabras mayores.

Gran rendimiento

El rendimiento está asegurado por potencia y, sobre todo, por su generoso par motor. Hablamos de 600 Nm en el Q7, a 1.750 rpm, y de 720 Nm en su rival a idéntico régimen de giro mecánico. No hace falta ser adivino para anticipar que el empuje constante está asegurado en ambos nada más acariciar el acelerador.

A los puntos es más rápido el bávaro, que también goza de una dirección más directa y comunicativa. Y ojo porque pese a su corpulencia frenan con mucha contundencia. A saber, el BMW de las imágenes monta neumáticos opcionales 275/35 R23 delante y 315/30 R23 detrás, calzado muy generoso que incrementa adherencia y resistencia, por mucho que parezca un exceso. Su rival tampoco va descalzo: pisa sobre llantas de 20", pero en opción de montarlas de hasta 22 si aquellas nos supieran a poco.

Aclarar que no son excesivamente camperos, si bien cumplen con el mínimo exigido. El de los cuatro aros presenta perfiles de conducción enfocados a pistas y superficies de baja adherencia; el de la hélice ofrece Paquete xOffroad, que añade modos de avance específicos para arena, grava, rocas y nieve, bloqueo del diferencial (reparto equitativos del empuje entre ejes) y protecciones de bajos; prepare otros 2.428 €.

Llega el milagro. Potencia, peso, corpulencia... No parece que sean factores que jueguen a favor del consumo. Por eso el diésel sigue brillando sobremanera en este seg-

BMW X7 xDrive 40d

LO MEJOR
- Habitabilidad y calidad
- Rendimiento y consumo
- Confort, dinámica y sello ECO

LO PEOR
- Precio elevado
- Apitiudes urbanas debido a su tamaño
- Acceso a la tercera fila y perfil offroad justo

VALORACIÓN

BMW X7 xDrive 40d

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖

Faros de cristal BMW Iconic Glow (2.683 €). Los de serie son full LED adaptativos.

El X7 es más potente y viene mejor equipado de serie, pero la diferencia de precio se antoja excesiva

mento. El Q7 se mueve en 8 l/100 km de media real, mientras que en el X7 hemos registrado 7,8, con picos de 11 litros si nos animamos con el pie derecho. Gracias a sus generosos depósitos de combustible esas cifras permiten afrontar autonomías que superan los 1.000 km sin tener que detenerse a repostar. Una maravilla.

También lo son sus respectivos interiores. Hablar de calidad da casi risa porque están hechos a conciencia. Materiales nobles, ajustes exquisitos, excelente ergonomía, buena visibilidad hacia casi cualquier ángulo (aunque mirar hacia atrás sea como hacerlo hacia lo profundo de un túnel), butacas a las que nos les falta detalle (regulación eléctrica, calefacción, ventilación, masaje...) y espacio casi por castigo.

Llantas de 20" de serie. Con el Paquete M Sport son de 21; las que monta nuestra unidad son de 23" (4.485 €).

Ya dijimos que en el Q7 las siete plazas son opcionales. En su rival vienen de serie, a no ser que queramos disfrutar de la suntuosa configuración de seis asientos de nuestra unidad (añada otros 1.086 €): además de mayor confort en la segunda fila mejora el acceso a la tercera.

Al fondo hay sitio

En todo caso, instalarse al fondo y salir de allí sigue siendo un acto casi de fe para muchos adultos, aunque las dos últimas plazas son más amplias de lo que parece, pese a ir sentados con las piernas de manera poco natural. El BMW incluso contempla climatización independiente en esa fila (siga sumando, 1.303 €). Las dos últimas butacas son abatibles si no las usamos, por supuesto de manera eléctrica, desde el maletero. Así dan paso a maleteros abismales.

Haga un máster para asimilar sus tecnologías, con multimedias que permiten instalar apps para no depender del smartphone, mandos físicos, control por voz y de escritura... El X7 se va mucho de precio, pero está más equipado porque Audi sigue prefiriendo jugar con la carta de opciones, aunque lo esencial está. Con todo, la dotación no justifica semejante salto de tarifa. ☐

EL PROBADOR OPINA

Dos grandes SUV repletos de exclusividad Premium. Más allá de confort de marcha, habitabilidad, calidad o tecnología llama la atención el rendimiento y el consumo de sus motores diésel. Con todo, el BMW es demasiado caro.

AUDI Q7 S LINE

Butacas delanteras deportivas de serie y banqueta con regulación longitudinal detrás. Por la tercera fila hay que pagar 2.120 €. El maletero es enorme.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Faros Matrix LED; preinstalación alcoholímetro; lector señalética; retrovisores interno y externos fotocromáticos y externos calefactables; suspensión neumática deportiva; acceso keyless; sensores lluvia+crepuscular; pintura Blanco Carrara; portón motorizado; climatizador dual y asientos delanteros deportivos eléctricos.

OPCIONES Paquete Confort: incluye aparcamiento asistido, asistente de tráfico transversal del./tras., ayuda aparcamiento lateral, detector vehículos ángulo muerto+asistente salida segura, parasoles dobles desplazables, asiento trasero ajuste longitudinal y delanteros calefactables, techo corredizo panorámico, volante calefactable y apoyo LTE llamadas (4.750 €); dirección integral (1.605 €); visión nocturna (3.005 €); llave digital (225 €); servocierre puertas (895 €) y pintura metalizada Audi Exclusive (6.225 €), metalizada Audi Sport (2.515 €) o metalizada/perlada (1.465 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dirección integral es casi obligada porque nos ayuda a mejorar su dinámica en carretera y a que resulte más manejable cuando circulamos por ciudad. El Pack Confort enriquece claramente la dotación del vehículo.

BMW X7

De serie contempla siete plazas. Esta confortable configuración con seis asientos cuesta 1.086 €. El portón eléctrico presenta dos secciones.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Faros full LED adaptativos; control por gestos; Parking Assistant; Active Guard; Driving Assistant; neumáticos runflat; control de crucero con función de atascos; acceso confort; asistente luz de carretera; suspensión neumática; Head up Display; reconocimiento de señales de tráfico; techo de cristal panorámico; portón trasero eléctrico con doble apertura; alerta de tráfico trasero; control del ángulo muerto, cámara trasera y asientos delanteros con reglaje eléctrico y calefactados. **OPCIONES** Pintura metalizada (1.435 €); Paquete M Sport: incluye paquete aerodinámico y llantas de 21", asientos deportivos, suspensión M Sport, volante M Sport, techo en color antracita y remates en Alcantara (3.500 €); Paquete Comfort, incluye calefacción en asientos delanteros y traseros, confort de temperatura delantera y portabebidas con función frío/calor (1.469 €); Parrilla BMW Iconic Glow (639 €); frenos M Sport (895 €); configuración 6 asientos (1.086 €); climatizador 5 zonas (1.303 €) y dirección activa integral (1.853 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El Paquete M Sport incrementa dotación y deportividad. Como en su rival es aconsejable la dirección integral para mejorar la maniobrabilidad en entornos angostos.

FICHAS TÉCNICAS

AUDI Q7 S line 50 TDI quattro Tiptronic 7 Plz.

MOTOR	
Tipo de motor	Diésel MHEV, 6 cilindros en V, turboalimentado
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	2.967 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	286 CV entre 3.500 y 4.000 rpm
Par máximo	600 Nm entre 1.750 y 3.250 rpm

TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción total quattro
Caja de cambios	Automática con convertidor de par y 8 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR	
Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte neumático y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte neumático y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados de 350 mm (delanteros) y de 330 mm (traseros)
Neumáticos	285 / 45 R20
Llantas	9 x 20 pulgadas

PRESTACIONES	
Velocidad máxima	241 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,1 segundos

CONSUMOS	
Recorrido mixto	7,8 l/100 km
Emisiones (CO_2)	205 g/km

DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	5.072 / 1.970 / 1.748 mm
Distancia entre ejes	2.999 mm
Nº de plazas	7
Peso en vacío	2.175 kg
Depósito de combustible	85 litros
Capacidad de maletero	867-1.993 litros

Acabado deportivo S line en Q7 y Paquete M Sport en X7

BMW X7 xDrive 40d

MOTOR	
Tipo de motor	Diésel MHEV, 6 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	2.993 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	352 CV a 4.400 rpm
Par máximo	720 Nm entre 1.750 y 2.250 rpm

TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción total xDrive
Caja de cambios	Automática con convertidor de par y 8 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR	
Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte neumático y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte neumático y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados delanteros y discos ventilados traseros
Neumáticos	275 / 50 R20
Llantas	8,5 x 20 pulgadas

PRESTACIONES	
Velocidad máxima	245 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,9 segundos

CONSUMOS	
Recorrido mixto	7,8 l/100 km
Emisiones (CO_2)	203 g/km

DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	5.181 / 2.000 / 1.835 mm
Distancia entre ejes	3.105 mm
Nº de plazas	7
Peso en vacío	2.565 kg
Depósito de combustible	80 litros
Capacidad de maletero	326-750-2.120 litros

COMPARATIVA ECO

MERCEDES-BENZ GLC 300 DE 4MATIC vs. LEXUS NX 450H 4WD EXECUTIVE

Fórmula impecable

La hibridación enchufable es buena solución para todocaminos medios como estos exclusivos Mercedes-Benz y Lexus: aúna buen consumo, las ventajas de la circulación urbana al bajo coste que asegura el precio del kW y la viñeta ambiental CERO, pero entre tanto permite hacer largas tiradas al contar con mecánica térmica. Eso sí, el de la estrella, que se ofrece en formato gasolina/eléctrico, protagoniza un giro de tuerca adicional al proponer, como aquí, una aún más eficiente fórmula diésel/eléctrica que el completo NX no logra contrarrestar. ¿O sí?

Eduardo Cano Paloma Soria

MERCEDES-BENZ GLC 300 de 4MATIC

Motor térmico	**Diésel, 4 cil. en línea, turbo**
Cilindrada	**1.993 cm³**
Potencia máxima	**197 CV a 3.600 rpm**
Par máximo	**440 Nm entre 1.800 y 2.800 rpm**
Motor eléctrico	**Síncrono de imanes permanentes**
Potencia/par máximo	**136 CV/440 Nm**
Batería	**Ión-litio 31,2 kWh (23,4 útil)**
Autonomía EV	**128 km**
Potencia máx. combinada	**333 CV**
Par máximo combinado	**750 Nm**
Velocidad máxima	**217 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**6,4 segundos**
Consumo	**0,4 l/100 km**
Precio base	**64.700 €**
Gama desde	**60.978 €**
Cuota mensual*	**655 €/mes**
Lanzamiento	**Febrero de 2023**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Condiciones en mercedes-benz.es

LEXUS NX 450h 4WD EXECUTIVE

Motor térmico	**Gasolina, 4 cil. en línea**
Cilindrada	**2.487 cm³**
Potencia máxima	**185 CV a 6.000 rpm**
Par máximo	**227 Nm entre 3.200 y 3.700 rpm**
Motor eléctrico 1	**Síncrono de imanes permanentes**
Potencia/par máximos	**182 CV/270 Nm**
Batería	**Ión-litio 12,4 kWh**
Motor eléctrico 2	**Síncrono de imanes permanentes**
Potencia/par máximos	**54 CV/121 Nm**
Autonomía EV	**76 km**
Potencia máx. combinada	**309 CV**
Par máximo combinado	**360 Nm**
Velocidad máxima	**200 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**6,3 segundos**
Consumo	**1 l/100 km**
Precio base	**71.300 €**
Gama desde	**53.700 €**
Cuota mensual	**n.d.**
Lanzamiento	**Febrero de 2023**
Valoración Altagama	★★★★☆

Hace nueve años Peugeot indagó en la tecnología híbrida diésel a bordo del pseudo crossover 508 RXH. No daba apenas autonomía eléctrica, aunque el conglomerado mecánico fijaba buena respuesta, tracción total, 200 CV y un consumo oficial de 4 l/100 km.

Casi una década después, que es mucho en automoción, Mercedes-Benz vende el siguiente paso de esta tecnología, tan evolucionada que hasta es enchufable. Y lo hace en modelos como el todocamino GLC. También propone el combinando gasolina-electricidad, no tan eficiente y exclusivo (no hay otra marca que lo haga) como este diésel-eléctrico. Son los 'de', modelos que, como aquí, homologan la friolera de 128 km sin emisiones, alrededor de 85-90 reales. Mucho, y no es todo, pues un coche como este, con sobrecoste, recarga en corriente continua, poco habitual en plug-in que no sean Range Rover y los últimos CUPRA Formentor/León, Škoda Kodiaq/Superb y Volkswagen Golf/Tiguan. Una ventaja para puntos de carga rápidos, cada vez más abundantes, que ni Audi ni BMW ofrecen.

Más convencional

Tampoco Lexus, que siempre fiel a hibridación estándar, llegó relativamente tarde a la hibridación enchufable, aunque lo hizo con esplendor. No obstante, la vigente generación del SUV NX, con dos años de recorrido, debutó con 76 km eléctricos, o EV.

Hablamos de un PHEV gasolina-electricidad que, como avanzo, solo recarga en corriente alterna, a 7 kW (a 11 su aquí oponente). Llenar al completo el nipón ronda 64 km, es decir, dentro de los estándares de nuestros días: no se queda corto, pero no deslumbra. Como aquel, presume de viñeta ambiental CERO, gran ventaja en urbes tipo Barcelona o Madrid.

Faros y pilotos LED en el nipón. Para que los primeros sean matriciales hay que ir a niveles superiores.

Peugeot arrancó en la hibridación diésel, pero el salto de Mercedes-Benz ha sido exponencial

¿Y al vaciar pila? Mis datos hablan de un promedio en el Lexus de 6,7 l/100 km conduciendo, si no rápido, sí desenfadado. En el Mercedes-Benz podemos movernos entonces por poco más de 5. Sorprendente en un automóvil de 2,4 toneladas y 4,71 metros de largo (algo menos de 2.100 kg y 4,66 metros el asiático) y meritorio frente al GLC 220 d, el diésel más solicitado en la gama que anda ahí ahí, con 197 CV/440 Nm y 2.000 kg. Hay que precisar que, ante todo, la ventaja del GLC 300 de radica en los kilómetros libres de gasolina que haremos a coste ridículo (al cierre de estas líneas, menos de 2 € recargarlo en tarifa favorable, 1,4 el NX) y con el citado beneficio de la etiqueta azul de Tráfico. Es más, el fabricante los vende casi al mismo precio porque si bien el diésel es híbrido ligero ECO, sus 136 g/km de CO_2 le hacen pagar un impuesto de matriculación del que nada sabe el 300 de, con sus 333 CV y nada menos que 750 Nm. De autono-

LEXUS NX 450h 4WD EXECUTIVE

LO MEJOR
- Calidad y maletero
- Equipamiento y confort
- Rendimiento global

LO PEOR
- Consumo frente a rival
- Recarga frente a rival
- Tacto del freno artificial

Cuadro digital de 7" sin apenas variación según modo de conducción activado.

Volante multifunción: hay botones mecánico-táctiles.

Selector de modos de conducción, una rueda muy a mano.

En la consola, botón para forzar la marcha eléctrica o preservar electricidad.

Pantalla multimedia: 14" y multitud de datos, pero no llega a la excelencia de su oponente.

Únicamente recarga en corriente alterna a un máximo de 7 kW: 2,5 horas para llevarlo al máximo.

mía, entre unos y otros van a la par: cerca de 1.000 km si nos ponemos a ello. Tampoco va manco de rendimiento el NX, que fija un global de 309 CV y que, como aquel, ofrece distintos modos de funcionamiento mecánico (solo eléctrico, híbrido, reserva de electricidad para uso posterior...) y modos de marcha (más deportivo, más austero, normal...)

De hecho, las prestaciones vienen a ser las mismas, sobre todo en aceleración y reprís (algo más de velocidad punta el de la estrella). Además, cuenta con tracción total a partir de una doble motorización eléctrica, tracción a la que también acude este GLC (solo un motor eléctrico) con esquema 4MATIC. Buena aliada para transmitir sus abultadas energías (gobernadas por un cambio automático de convertidor y nueve marchas el Mercedes-Benz frente al epicicloidal del Lexus, más tedioso al acelerar y recuperar por la sonoridad que provoca al mejor estilo variador continuo) y aventurarse con algún que otro pinito campero, donde no son especialistas.

VALORACIÓN

LEXUS NX 450h 4WD EXECUTIVE

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖

As en la manga

Ya que hablamos de energía, la dinámica de estos vehículos, que a la postre son rápidos hasta cargados, es sana y segura, fácil para cualquier conductor. La efectividad llevados más al límite corre de la mano de un GLC que se nota, se siente más aplomado, más di-

El cuadro digital de 12,3" es de lo más completo y configurable del mercado, sencillamente tremendo.

Pulsadores táctiles en el volante: no son muy precisos.

Mando del cambio tras el volante: rápido y cómodo de actuar.

Mando Dynamic, selector de modos de marcha.

El sistema multimedia aporta pantalla táctil vertical de 11,9": la interfaz es de lo más intuitiva y ordenada.

recto. Hay además otro elemento a su favor: por 3.826 € nos lo llevamos con suspensión neumática de firmeza (y altura) variable y dirección integral, prodigio a baja velocidad, más aún maniobrando, pues virtualmente 'acorta' el vehículo, pero también yendo rápido en tramos virados o sencillamente el cambiar de carril en autovía.

Su frenada es más progresiva y natural (dentro de lo habitual en los plug-in, con el primer tramo al pisar el pedal recuperando energía a la batería, por lo que se nota poco incisivo) de lo que depara un NX un pelo más amable con el pasaje y efectivo en líneas generales: solo exige 2,7 vueltas de volante (menos que el alemán) para llevar las ruedas de un tope a otro. En todo caso, modelos por talla, centro de gravedad... más adecuados para vías amplias que para ratonear en carreteras de montaña, donde más pronto que tarde las

MERCEDES-BENZ GLC 300 de 4MATIC

LO MEJOR
Consumo ridículo
Dinámica excelente
Dirección trasera (opcional)

LO PEOR
Maletero pequeño
Equipamiento frente al rival
Pequeños detalles de calidad

VALORACIÓN

MERCEDES-BENZ GLC 300 de 4MATIC

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Los faros full LED pueden ser de tipo activo DIGITAL Light, activos y hasta con avisos en el firme.

El GLC de comporta uno de los mejores infotainments del mercado, con un comando de voz muy conseguido

inercias marcan límites. En este punto, déjeme hablarle de la calidad del Lexus, sencillamente ejemplar. El Mercedes-Benz es un automóvil de gran factura, sí, pero lupa en mano el nipón es más perfecto en materiales y ensamblaje. Diferencias de matiz que el último contrarresta con una tecnología embarcada despampanante.

MBUX: definitivo

Y hablo, más allá de asistencias a la conducción y seguridad en la que firman empate técnico y van a tope, del infoentretenimiento: el del NX es notable, pero palidece frente al MBUX de un GLC que fija referencias. Disfruta de un comando de voz más efectivo y la interfaz es sustancialmente más rápida, lógica y moderna. Además, de las primeras unidades que cayeron en nuestras manos a estas más modernas algo se ha debido hacer para que la pantalla no desprenda el inesperado calor que solía.

¿Es entonces mejor compra el Mercedes-Benz? Por precio sí, mucho menor que un Lexus Executive que aún tiene por encima las versiones F Sport y Luxury, bastante más enriquecidas en dotación. A ver, este es más corto y está mejor aprovechado de puertas hacia dentro, aún más a la vista de un maletero que pasa por el gran lunar del de la estrella: solo 470 litros por los 545 del oponente. También exhibe una presentación más mimada, si me apura suntuosa. Pero aparcando por un instante el innegable exotismo que apareja todo Lexus, y hasta una exclusividad un punto superior por ser modelos menos populares, una versión como la comparada del GLC, llegados a la convicción de un híbrido enchufable, es difícilmente rebatible. Fíjese si es así que hace bien poco un amigo entró en un concesionario de la marca interesado por un 220 d y, en efecto, salió matriculando un 300 de, no un 300 e (mismo precio, 313 CV y 130 km de rango eléctrico oficial, recuerdo, con gasto real de sin plomo 95 superior), sino un de, por el que sus responsables apuestan con fe ciega. No les falta razón. ◻

Ya en corriente alterna carga a más potencia que su rival, pero es que en opción admite recargar en alterna.

EL PROBADOR OPINA

Siendo como es un magnífico automóvil, el NX 450h sucumbe en aspectos decisivos frente a un intratable GLC 300 de que sienta las bases de la moderna hibridación enchufable, nada menos que diésel, por muy denostado que esté este carburante. De paso, es un coche sensiblemente más asequible, el toque de gracia que faltaba en esta disyuntiva de compra.

LEXUS NX 450h 4WD EXECUTIVE

Asientos delanteros de respaldo algo plano, pero buena habitabilidad en todas las plazas. El maletero es mucho mayor que en su rival.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alarma cambio involuntario carril; alerta fatiga del conductor; alerta y freno por tráfico posterior RCTAB; alerta y freno por tráfico posterior RCTAB; asistencia avanzada de trayectoria en carril; asistente de cambio involuntario de carril; asistente de dirección de emergencia; asistente pre-colisión PCS con detección de peatones y ciclistas; aviso acústico del vehículo AVAS; control inteligente de luz de carretera; vidrios delanteros protección acústica y protección rayos UV; cámara 360º; faros Bi-LED y antinieblas LED; lector señalética vial; retrovisores electrocrómicos; selector modos conducción (EV/CO/NORMAL/SPORT); volante multifunción con levas y ajuste eléctrico; acceso sin llave; asientos delanteros ajuste eléctrico; cierre electrónico E-Latch; climatizador doble+purificador Nanoe X; cargador de viaje Tipo 1 AC (7,5 m tipo Schuko); alarma y navegador. **OPCIONES** Pintura metalizada (1.250 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de serie es cerrada, sin opciones. Para aspirar a más equipamiento hay que escalar a los acabados F Sport (81.000 €), de corte más deportivo, o Luxury, más suntuoso (82.800 €).

MERCEDES-BENZ GLC 300 de 4MATIC

El modelo de la estrella luce una habitabilidad similar, con mejores asientos delanteros. El maletero, por contra, es pequeño en su categoría.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Parking asistido; cable Wallbox+carga pública a 22 kW+carga doméstica (1,8 kW); MBUX navegación Premium 11,9''; integración smartphone inalámbrica+carga Qi; escáner huella dactilar y portón EASY-PACK. **OPCIONAL** Pintura metalizada (1.110 €); DIGITAL Light: incluye asistente adaptativo luz carretera y faros adaptativos DIGITAL LIGHT (1.851 €); AMG Premium: incluye asistente adaptativo luz carretera, lector señalética vial, cámara 360º, detector vehículos ángulos muertos, faros adaptativos DIGITAL LIGHT, frenos discos del. mayor dimensión, acceso keyless, portón manos libres, asiento conductor ajuste eléctrico+memoria, iluminación ambiente Plus, AMG Exterior, tapicería símil cuero ARTICO/microfibra MICROCUT, volante deportivo cuero napa, realidad aumentada navegación MBUX, llantas AMG 235/55 R19-255/50 R19 y audio Burmester (10.712 €); suspensión neumática+dirección integral (3.826 €); recarga CC (686 €) y protección GUARD 360° Plus (947 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Muchísimo para elegir en opción, aunque la dotación original sea correcta. Ahí van un par de ideas: suspensión neumática con dirección integral y faros adaptativos DIGITAL Light (1.851 €).

LEXUS NX 450h 4WD EXECUTIVE

MERCEDES-BENZ GLC 300 de 4MATIC

FICHAS TÉCNICAS

MOTOR TÉRMICO	
Tipo de motor	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	1.993 cm³
Alimentación e intercooler	Inyección directa, turbo, compresor
Distribución	Dos árboles de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	197 CV a 3.600 rpm
Par máximo	440 Nm entre 1.800 y 2.800 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	
Tipo de motor	Síncrono imanes permanentes
Ubicación	Delantero longitudinal
Potencia máxima	136 CV
Par máximo	440 Nm
Batería	31,2 kWh (23,4 útiles)
SISTEMA HÍBRIDO	
Tipo de motor	Híbrido diésel-eléctrico enchufable
Potencia máxima comb.	333 CV
Par máximo comb.	750 Nm
TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción total 4MATIC
Caja de cambios	Automática con convertidor de par y 9 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial
BASTIDOR	
Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera, con asistencia eléctrica
Ayudas electrónicas	ESP, control electrónico de tracción
Frenos	Discos ventilados delante y detrás
Neumáticos	235/60 R 18 del. y 255/55 R 18 det.
Llantas	8x18" del. y 9x18" det.
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	217 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,4 segundos
CONSUMOS	
Autonomía EV	128 km
Recorrido mixto	0,4 l/100 km
Potencia de carga máx.	11 kW CA/60 kW CC
Tiempo de carga	2,5 h a 11 kW en CA/20 min a 60 kW
Emisiones (CO_2)	10 g/km
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	4.716 / 1.890 / 1.638 mm
Distancia entre ejes	2.888 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.415 kg
Depósito de combustible	62 litros
Capacidad de maletero	470 - 1.530 litros

Potencia y prestaciones van a la par en estos SUV

MOTOR TÉRMICO	
Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	2.487 cm³
Alimentación e intercooler	Inyección directa, turbo, compresor
Distribución	Dos árboles de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	185 CV a 6.000 rpm
Par máximo	227 Nm entre 3.200 y 3.700 rpm
MOTOR ELÉCTRICO 1	
Tipo de motor	Síncrono imanes permanentes
Ubicación	Delantero transversal
Potencia máxima	182 CV
Par máximo	270 Nm
Batería	18,1 kWh
MOTOR ELÉCTRICO 2	
Tipo de motor	Síncrono imanes permanentes
Ubicación	Trasero transversal
Potencia máxima	54 CV
Par máximo	121 Nm
SISTEMA HÍBRIDO	
Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico enchufable
Potencia máxima comb.	309 CV
Par máximo comb.	n.d.
TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción total e-Four 4WD
Caja de cambios	Automática epicicloidal, accionamiento automático o manual-secuencial (6 etapas)
BASTIDOR	
Suspensión delantera	McPherson, resorte neumático y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte neumático y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera, con asistencia eléctrica
Ayudas electrónicas	VSC, control electrónico de tracción
Frenos	Discos ventilados de 340 mm (del.) y discos 317 mm (tras.)
Neumáticos	235 / 60 R 18
Llantas	- x 18 pulgadas
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	200 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,3 segundos
CONSUMOS	
Autonomía EV	76 km
Recorrido mixto	1 l/100 km
Potencia de carga máx.	7 kW CA
Tiempo de carga	2,5 horas a 7 kW en CA
Emisiones (CO_2)	22 g/km
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	4.660 / 1.865 / 1.660 mm
Distancia entre ejes	2.690 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.065 kg
Depósito de combustible	55 litros
Capacidad de maletero	545 - 1.436 litros

COMPARATIVA ECO

TESLA MODEL Y DUAL MOTOR GRAN AUTONOMÍA vs. NISSAN ARIYA EVOLVE+ 394 C 87 KWH E-4ORCE

Asalto al poder

Es eléctrico, sí, pero el Tesla Model Y fue el modelo más vendido en 2023 en todo el mundo, con 1,23 millones de unidades, atención, un 64% más que en el ejercicio previo. Aquí lo medimos a uno de los SUV eléctricos más ambiciosos, un Ariya cargado con un arsenal nada desdeñable pero ¿suficiente para ensombrecer al americano?

Eduardo Cano Paloma Soria

TESLA MODEL Y DUAL MOTOR GRAN AUTONOMÍA

Tipo de motor	**Dos motores eléctricos**
Potencia máxima	**514 CV**
Par máximo	**n.d.**
Batería	**75 kWh útiles**
Autonomía	**533 km**
Velocidad máxima	**217 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5 segundos**
Precio	**51.990 €**
Gama desde	**44.990 €**
Cuota Renting*	**502 € / mes**
Lanzamiento	**Junio de 2021**
Valoración Altagama	★★★★½

*Consultar condiciones en tesla.com/es

NISSAN ARIYA EVOLVE+ 394 CV 87 kWh e-4ORCE

Tipo de motor	**Dos motores eléctricos**
Potencia máxima	**394 CV**
Par máximo	**600 Nm**
Batería	**87 KWh útiles**
Autonomía	**547 km**
Velocidad máxima	**200 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5,1 segundos**
Precio	**69.220 €**
Gama desde	**47.700 €**
Cuota Renting*	**Desde 290 €/mes**
Lanzamiento	**Noviembre de 2020**
Valoración Altagama	★★★★½

*Consultar condiciones en nissan.es

Lo de Tesla es digno de análisis: a Europa llegó como si tal cosa, sin otra publicidad que el boca a boca y sus acciones en redes sociales e Internet, así en general, pero ha puesto el mercado automovilístico patas arriba, y no solo el eléctrico. En este es nativo, algo que da mucho juego, pero sin contar con una gama especialmente generosa en cuanto a tamaño (cuatro modelos y su respectivo abanico de versiones) ha roto los moldes de todos, incluso a los fabricantes más acreditados.

Y lo ha hecho con modelos como este todocamino Y, original de 2019, que antes se fabricaba en China para el mercado europeo y que ahora procede de la moderna fábrica alemana de la marca. Es algo así como la bestia negra, el enemigo a batir por todos. Ahí están los cientos de miles de conductores europeos a sus mandos que han vencido la resistencia al eléctrico y que lo ven como objeto deseable, por mucho que circule por las calles de Ámsterdam, París o Madrid como taxi: solo en España, en lo que va de año, se han vendido casi 1.100, solo superado (por este orden) por eléctricos como el más barato Model 3 (3.428 unidades) y el Volvo EX30 (ha irrumpido con fuerza, con 2.109 matriculaciones en los primeros seis meses del ejercicio). De hecho le sigue el compacto MG4, con 997 unidades y precios que parten de 17.480 €, ya con ayudas.

El Ariya asume recargas en corriente continua de hasta 130 kW, o de 22 si son en alterna.

La diferencia se nota

El Y lo hace desde 42.990 € antes de aplicar bonificaciones. Ojo, hablamos de un modelo grande, de casi 4,80 metros de largo y 1,60 de alto. Mucho. Más si lo comparamos con el no precisamente pequeño Nissan Ariya (debutó en 2020), otro SUV por el estilo, también rabiosamente impactante en lo tocante a diseño, que recorta largura a 4,60 metros, si bien sube altura 4 cm. Esos 20 cm de diferencia en la primera cota se trasladan, sobre todo, a un maletero bastante más generoso en el americano: 854 litros por 415, la mitad. Hay que tener en cuenta que en España no, pero que en mercados como el norteamericano ofrece hasta siete plazas. Fíjese lo que permite el tamaño de esa cavidad.

Estas aerodinámicas llantas de aleación de 20" son la única alternativa prevista para el Nissan.

Faros tan esbeltos como llamativos, todos de LED y con función activa. Son mejores que los del Tesla.

En cuanto al japonés, arranca gama en 39.400 €. Ahora, además, fruto de un acuerdo firmado con Repsol, regala dos recargas al mes hasta 2026 para compras desde este 1 de julio, un beneficio que globalmente ronda 2.000 €. Nada mal, la verdad, aunque no es menos cierto que de los 218 CV de su versión de acceso nos iríamos a un mínimo de 299 en la equivalente de aquel.

En estas páginas los enfrentamos con doble motor y doble tracción, que va bien para firmes de bajo agarre en coches de tanto par máximo (493 y 600 Nm en cada caso), pero que resta alcance y que no es imprescindible para la mayoría. Este Tesla da 514 CV y este Nissan (e-4-ORCE), 394, con salto de precio de lo más contundente a favor del primero: 51.990 € por, atención, 69.220. De acuerdo, hay un Ariya e-4ORCE por 60.220 €, pero entonces baja a 306 CV. Es decir, en la

El cuadro digital del Ariya es hasta convencional, pero es completo y se lee con claridad. Preferible.

Pulsadores mecánicos y táctiles en el volante: mejor los primeros.

En la consola hay botones táctiles sobre la moldur de madera.

Selector del cambio clásico: va situado sobre la consola.

Multimedia táctil TFT de 12,3", buen rendimiento pero, en general, menos avanzado que el de su rival.

NISSAN ARIYA EVOLVE+ 394 CV 87 kWh e-4ORCE

LO MEJOR
- Rendimiento y equipo de serie
- Confort y calidad
- Comportamiento dinámico

LO PEOR
- Precio frente al rival
- Consumo mayor
- Recarga CC solo a 130 kW

relación precio/potencia/tamaño el Model Y es imbatible, y eso sin entrar a la nutrida red de recarga ultrarrápida de Tesla, abierta a otras marcas y favorecedora (ya solo por el precio al que vende el kW) para los compradores de sus coches.

De remate, el Tesla admite rápidas reposiciones en corriente continua a 230 kW, cuando el Nissan no pasa de 130, si bien este asume 22 kW en alterna y aquel solo 11. Y sí, el nipón puede moverse a medias de 17 kWh/100 km, pero es que el americano hace eso mismo (y bastante menos, sobre 14-15, más difíciles para el asiático) hasta yendo con 'alegría', con la gratificante sorpresa de ver cómo en ciudad apenas oscila su autonomía a nada que conduzcamos cautelosos y con la frenada regenerativa a tope.

Prestaciones similares

Mientras, su oponente, 200 kg más pesado, se siente más cómodo en entornos de 19-21 kWh/100 km, por mucho que tire de one-pedal. El resultado es que, aun con una batería más pequeña (78,1 kWh por 87 brutos), en la práctica el Y da más de si. De hecho, homologa un alcance de 533 km y el Ariya comparado, de 498 (calcule unos 30 km menos reales como radio de acción práctico). Eso sí, las prestaciones de uno y otro son tal cual, con una velocidad punta algo mejor en el todocamino de Elon Musk, pero nada que resulte decisivo (aceleración y reprís van, de hecho,

VALORACIÓN

NISSAN ARIYA EVOLVE+ 394 CV 87 kWh e-4ORCE

Imagen	✖✖✖✖✖ (5/5)
Acabados	✖✖✖✖✖ (5/5)
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖ (5/5)
Habitabilidad	✖✖✖✖ (4/5)
Maletero	✖✖✖ (3/5)
Motor	✖✖✖✖✖ (5/5)
Recuperación	✖✖✖✖✖ (5/5)
Prestaciones	✖✖✖✖ (4/5)
Dirección	✖✖✖✖ (4/5)
Caja de cambios	✖✖✖✖✖ (5/5)
Frenos	✖✖✖✖ (4/5)
Estabilidad	✖✖✖✖ (4/5)
Consumo	✖✖✖ (3/5)

Tesla está suprimiendo este mando de marchas en la caña de dirección, error.

Los dos botones del volante son conmutadores...

App de Tesla: informa de mucho en remoto. Detrás, doble bahía de carga Qi.

La pantalla central (15") acapara todo: información de marcha, sistema multimedia al completo con multitud de apps nativas... Eso sí, de Apple CarPlay, nada de nada.

muy parejos). Luego hay otros aspectos. Por ejemplo la calidad y la tecnología embarcada. A mi parecer, el Nissan es un coche mejor hecho y ensamblado, pero no de manera definitiva. Seguro que gana de goleada al usuario tradicional, pues más allá de la instrumentación digital (poco configurable, todo sea dicho, pero situada 'donde Dios manda', frente al piloto) es un producto tal cual se entiende cualquier automóvil moderno, con un abanico de pulsadores táctiles y a veces mecánicos que están donde se espera y una arquitectura general de conducción directa e intuitiva.

En el Tesla las cosas son de otro modo. Por fortuna, el Model Y que aún se vende cuenta con brazos de intermitencia y selector de marcha a un lado y otro del volante, cuando la berlina Model 3 Highland, todavía flamante, los ha suprimido a cambio de unos ridículos botones de intermitencia sobre el volante (hasta hay un tercero para el claxon) y una botonera digital para elegir avanzar, elegir punto muerto o retroceder en un costado de la gran pantalla central (15''), que por cierto lo absorbe todo.

Y cuando digo todo es literalmente todo, hasta el botón para abrir la guantera, que ya es decir. ¿Ahorro de costes? ¿Diseño de vanguardia? Júzguelo usted mismo, porque quizá yo sea de otra época, pero a menudo echo en falta reglajes inmediatos, como un simple botón para reglar los retrovisores.

Al menos la gestión táctil del display es efectiva y todo funciona con fluidez. De Apple CarPlay inalámbrico, nada de nada, hay que enchufar el iPhone y punto, pero la navegación va de cine, la diversidad de apps a instalar en el sistema es soberbia y el programador de rutas funciona (y predispone el vehículo para la carga), sin ir más lejos, con intachable eficacia.

TESLA MODEL Y DUAL MOTOR GRAN AUTONOMÍA

LO MEJOR
- Carga ultra rápida, red de cargadores, autonomía y eficiencia
- Precio competitivo y equipamiento
- Dinámica muy efectiva

LO PEOR
- Minimalismo extremo (mandos, instrumentación...)
- Sin limpialuneta trasero
- Sequedad de suspensión sobre mal firme

Faros matriciales: buen alumbrado, no el mejor de su tipo. Piloto trasero izquierdo: oculta la toma de carga.

VALORACIÓN	
TESLA MODEL Y DUAL MOTOR GRAN AUTONOMÍA	
Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	(✖)✖✖✖✖
Puesto de conducción	(✖)✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	(✖)✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	(✖)✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Muchas voces apuntan a defectos y falta de rigor en la precisión de ensamblaje de Tesla como este. Personalmente discrepo: el Model Y ya es un producto maduro y mucho más vigilado que los primeros vehículos que la marca puso en manos de los usuarios. Se siente muy amplio, cómodo y muy seguro, hasta yendo fuerte.

Mire, para tratarse de un modelo de elevado centro de gravedad y 2.054 kg antes de subir al conductor, vira plano en curvas y va por donde se le dice. Un dato: solo dos vueltas de volante entre topes, aunque luego pida 12,1 metros por diámetro de giro y el nipón (con más giro de volante para llevar las ruedas de un tope al opuesto), 10,6.

Llantas Induction: 20" y 2.100 €, y merman 25 km a la autonomía.

El Ariya es más confortable, más aún cuando el suelo no está en buen estado o superamos esos guardias tumbados tan frecuentes en barrios residenciales (ahí el americano es seco, sobre todo el el eje trasero). Pero a la vez es más torpón subiendo ritmo en tramos lentos y virados, y se aprecia menos plano, más obstinado y pesado en frenadas acusadas, con un tacto de pedal más artificial.

Todo lo necesario

Por último, el equipamiento de serie abarca todo lo preciso en ambos. Las llantas de las imágenes que ve en el Model Y son una cara opción que además resta alcance, aunque no negaré que son toda una tentación. Desde ahí, hay alternativas como el llamativo interior blanco (poco sufrido, para ser

Admite 250 kW en CC: 40 minutos y lleno. En CA, hasta 11 (8,6 horas).

francos), la bola de remolque y algunos tan singulares que parecen promesas: piloto automático mejorado (3.800 €) con navegador en piloto automático, cambio de carril automático y, no se lo pierda, "en el futuro" Autopark, Summon y Smart Summon, o bien capacidad de conducción autónoma total (7.500 €), que anticipa, otra vez "en el futuro", autogiro en vías urbanas. El Ariya lo pone más fácil: salvo la pintura metalizada, todo en él viene de serie. □

EL PROBADOR OPINA

El Nissan Ariya es una excelente apuesta eléctrica, pero el precio, al menos en la versión que nos ocupa, se va mucho frente a un Tesla Model Y que, de paso, le dobla el pulso en consumo, decisivo en este tipo de productos.

NISSAN ARIYA EVOLVE+

La calidad del Nissan es incluso mejor que la de su rival. Es amplio, pero al ser más corto da, por ejemplo, menos maletero (415 litros).

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario de carril; asistente de atención; asistente de conducción ProPILOT; lector de señales de tráfico; control de velocidad de crucero; iluminación full LED adaptativa; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara 360; Head-up display; asientos delanteros con ajuste eléctrico y memoria; suspensión adaptativa; dirección deportiva variable; climatizador bizona; tapizado en cuerpo Nappa Blue; techo panorámico practicable; cuadro de mandos digital; multimedia sobre pantalla táctil de 12,3''; Bluetooth; navegador; Android Auto (cable) y Apple CarPlay; Connected Services con Amazon Alexa y Google Assistant; audio Bose; portón eléctrico; llantas de aleación 20''; cable recarga EVSE Mode 2 (10 A) y cable Mode 3 (32 A) y cargador trifásico 22 kW. **OPCIONAL** Pintura bicolor (1.100 € o 1.150 si es perlada) y pintura metalizada (850 € o 900 si es perlada).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de serie es completa, pero sobre todo cerrada para el tope de gama Ariya. Resta elegir la pintura metalizada, que puede ser perlada, o bien el techo a contraste, con o sin la anterior.

TESLA MODEL Y

El Model Y es un vehículo muy amplio, tanto que en Estados Unidos ofrece hasta 7 plazas. De ahí un gran maletero de hasta 2.041 litros.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Advertencia anticolisión y freno de emergencia automático; asistente mantenimiento carril; faros matriciales LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara 360; aparcamiento asistido; frenos Performance; suspensión deportiva; climatizador bizona con bomba calor; sistema multimedia con pantalla táctil de 15''; navegador; Bluetooth; conexión a Internet; cargador doble Qi; suspensión deportiva; retrovisores fotocromáticos; asientos delanteros (con memoria y sistema calefactable) y volante ajustables eléctricamente; acceso sin llave tipo NFC; portón eléctrico; techo de vidrio ultravioleta; tapizado en cuero vegano; alarma; actualizaciones OTA; Valet Mode y llantas de aleación de 19''. **OPCIONES** Pintura metalizada (1.300-2.600 €); interior blanco (1.050 €); Wall Connector (535 €); conducción autónoma total (7.500 €); piloto automático mejorado (3.800 €); bola de remolque (1.350 €) y llantas Induction 20'' (430 km WLTP y 2.100 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Las vistosas llantas de 20'' visten mucho, aunque son caras y restan 25 km de alcance. A valorar el piloto automático mejorado, con navegador y cambio de carril integrados.

FICHAS TÉCNICAS

TESLA MODEL Y DUAL MOTOR GRAN AUTONOMÍA

MOTOR ELÉCTRICO 1	
Motor	**Delantero transversal**
Potencia máxima	**215 CV**
Par máximo	**n.d.**
MOTOR ELÉCTRICO 2	
Motor	**Trasero transversal**
Potencia máxima	**299 CV**
Par máximo	**n.d.**
SISTEMA DE PROPULSIÓN	
Potencia máxima comb.	**514 CV**
Par máximo combinado	**493 Nm**
BATERÍA	
Tipo	**Iones de litio**
Capacidad nominal	**78,1 kWh (75 útiles)**
Tensión nominal	**350 V**
Tiempo de carga	**12,7 h a 7,4 kW en CA; 8,6 h a 11 kW en CA; 25 min a 250 kW (80%) en CC**
Potencia de carga máx.	**11 kW en CA 250 kW en CC**
TRANSMISIÓN	
Tipo	**Total eléctrica AWD**
Caja de cambios	**Automática, una velocidad**
BASTIDOR	
Suspensión delantera	**Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Suspensión trasera	**Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Dirección	**Asistida electromecánica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y tracción**
Frenos	**Discos ventilados de 355 mm (del.) y de 335 mm (tras.)**
Neumáticos	**225/45 R19**
Llantas	**9,5 x 19 pulgadas**
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	**217 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5 segundos**
CONSUMOS (WLTP)	
Combinado	**16,9 kWh / 100 km**
Autonomía	**533 km**
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	**4.751 / 1.921 / 1.624 mm**
Distancia entre ejes	**2.875 mm**
Nº de plazas	**5**
Peso en vacío	**2.054 kg**
Capacidad de maletero	**117 (del) - 854 (tras.)**

Doble motor en ambas versiones y también tracción total

NISSAN ARIYA EVOLVE+ 394 CV 87 kWh e-4ORCE

MOTOR ELÉCTRICO 1	
Motor	**Delantero transversal**
Potencia máxima	**n.d.**
Par máximo	**n.d.**
MOTOR ELÉCTRICO 2	
Motor	**Trasero transversal**
Potencia máxima	**n.d.**
Par máximo	**n.d.**
SISTEMA DE PROPULSIÓN	
Potencia máxima comb.	**394 CV**
Par máximo combinado	**600 Nm**
BATERÍA	
Tipo	**Iones de litio**
Capacidad	**87 kWh**
Tensión nominal	**n.d.**
Tiempo de carga	**40 min a 130 kW (80%)**
Potencia de carga máx.	**22 kW en CA 130 kW en CC**
TRANSMISIÓN	
Tipo	**Tracción total eléctrica**
Caja de cambios	**Automática, una velocidad**
BASTIDOR	
Suspensión delantera	**McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Suspensión trasera	**Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora**
Dirección	**Asistencia eléctrica**
Ayudas electrónicas	**Control de estabilidad y tracción**
Frenos	**Discos ventilados delanteros y traseros Neumáticos 255 / 45 R20**
Llantas	**8 x 20 pulgadas**
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	**200 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5,1 segundos**
CONSUMOS (WLTP)	
Combinado	**20,4 kWh / 100 km**
Autonomía	**498 km**
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	**4.595 / 1.850 / 1.660 mm**
Distancia entre ejes	**2.856 mm**
Nº de plazas	**5**
Peso en vacío	**2.294 kg**
Capacidad de maletero	**415 litros**

CONTACTO

FORD MUSTANG
Espíritu inalterable

Llega a España el Mustang más sofisticado de todos los tiempos, un reeditado deportivo que, de nuevo, aterriza en cupé y cabrio, ya solo V8. Eso sí, al menos trae consigo una declinación Dark Horse todavía más excitante. Venimos de conducirlo por la Costa Azul.

Ana Cid

Cuadro digital altamente personalizable en pantalla de 12,4", y a su lado pantalla multimedia central de 13,2 dotada de la nueva generación SYNC 4

Como siempre, excelentes y deportivas butacas delanteras y dos mini asientos traseros que sacan de apuros... llevando a niños o chavales.

En 2022 Ford confirmó la séptima generación del deportivo Mustang, toda una noticia en un entorno donde la electrificación persigue consolidarse a contrarreloj. Por ello el séptimo Mustang de la historia aporta una bocanada de aire fresco. Cómo no, su rugido, deportivo, natural, sin artificios, y sus extremas líneas, más acusadas que nunca, le dotan de un aspecto imponente. Y hay más.

Venimos de conducirlo por la ruta Napoleónica que en 1815 atravesaron más de 1.200 soldados para recuperar el trono del emperador. Viradas carreteras secundarias ideales para testar una nueva entrega como siempre de gasolina y disponible en cupé y descapotable (Convertible), uno y otro en variante GT. Mide 4,81 metros de largo, por 1,91 de ancho y 1,39 metros de alto (2,71 entre ejes) y, según carrocería, oscila entre 1.692 y 1.784 kg (es más ligero porque aplica masivamente materiales como el carbono).

Aún más Mustang

Amko Leenarts, director de diseño para Europa, nos detalla que la nueva criatura "persigue recuperar el espíritu del original transmitiendo velocidad, añadiendo la más alta tecnología y culminando con un habitáculo tan envolvente como interactivo". Mantiene su infinito capó frontal, con la cabina bien retrasada, pero ahora la parrilla cobra, si cabe, mayor protagonismo. No faltan estrechos faros LED, pilotos de esa tecnología y tres barras en la zaga y mayores tomas de aire. Una estampa aún más contundente que facilitan asumir más potencia y rendimiento; puede dotarse de alerón posterior.

Vamos con el interior, mimado hasta el detalle. Todo nuevo, al volante ergonómica posición donde resalta una doble pantalla, de 12,4" personalizable en el caso de la reservada al cua-

El descapotable Mustang Convertible (techo de lona eléctricamente accionable) llega prácticamente a la vez; todos son de propulsión trasera, con autoblocante.

Las claves

- A la venta desde 61.150 €
- En carrocerías cupé y Convertible
- En versión GT: motor de gasolina 5.0 V8 de 446 CV
- Dark Horse con look específico y 453 CV
- Podría llegar como GTD de 800 CV

El cambio es manual o automático, este de diez velocidades; el GTD lo lleva de ocho, con doble embrague

dro, flanqueada por una segunda de 13,2 que aglutina el infotainment, fácil de usar ya en versión SYNC 4; es compatible con Android Auto, Apple CarPlay y Amazon Alexa y con un potente sistema de audio de Bang & Olufsen. ¡Ah! no faltan soluciones como el cargador inalámbrico para smartphones Qi.

El nuevo Mustang relega a otros mercados el propulsor turbo de gasolina de cuatro cilindros 2.3 EcoBoost, con 316 CV. Aquí debuta con el tremendo 5.0 V8 Coyote de cuarta generación, con 446, ligado a un cambio automático de diez marchas o a otro manual de seis, siempre con propulsión trasera. En suma, ya está a la venta a través de la red oficial de concesionarios del óvalo azul desde 61.150 € (versión GT Fastback). □

Fiel a sus orígenes, los pilotos traseros de triple barra, claro está, ahora en tecnología LED.

UNA BESTIA LLAMADA DARK HORSE Y UN GTD INDOMABLE

Mención aparte merece el Mustang Dark Horse, un súper tope de gama que apunta maneras de circuito. También recalará en nuestro país y esconde bajo el capó delantero 453 CV. En este caso las llantas son de 19", mientras que la carrocería se adorna con faldones de mayor tamaño y alerón trasero de serie. Aunque levemente, sus dimensiones varían, pero ante todo ajusta chasis a requisitos más exigentes; disponible entre 74.150 y 77.450 €, según el cambio sea manual o automático. Más adelante podría llegar la joya de la corona, un auténtico dragster que despacha la friolera de ¡800 CV! Se llama Mustang GTD y se sirve de una evolución mecánica del reputado V8, ya en 5,2 litros con compresor. Aquí el cambio es automático Tremec, de ocho relaciones y doble embrague y el cárter seco, como en competición, mientras que para digerir ese torrente acude a un chasis especialmente ultimado (eje trasero pushrod, frenos Brembo ventilados y cerámicos...) asistido por gomas traseras 345/30 (325/30 delante, llantas de 20") y por aerodinámica activa.

Mustang GTD

Mustang Dark Horse

CONTACTO

CUPRA TAVASCAN
Estímulo electrizante

El primer SUV cupé eléctrico de CUPRA apunta al lado más pasional y estiloso del segmento. Está a la venta desde junio y las que siguen son nuestras primeras impresiones dinámicas.

Juan Pablo Esteban

Interior amplio y llamativo desde el estilo envolvente del salpicadero y la vértebra de consola. Pantalla multimedia de 15" y asientos deportivos con material reciclado textil o microfibra (CUPBucket de cuero opcionales).

El viaje eléctrico de CUPRA, iniciado con el compacto Born, continúa con uno de sus modelos más ambiciosos, ya visto allá por 2019 en versión prototipo. Aquel diseño se ha mantenido bastante fiel al Tavascan que ahora inicia comercialización y cuyas primeras unidades llegarán tras el verano.

Justo el diseño juega un papel fundamental en este musculado SUV de corte cupé. Mide 4.664 mm de largo, por 1.861 de ancho y 1.597 mm de alto (batalla de 2.766 mm), y expresa la nueva identidad visual de la casa: desde la 'nariz de tiburón' en el frontal, con el logo iluminado y la nueva firma lumínica Matrix LED con tres puntos diurnos tipo triángulo, a una línea lateral tensionada hasta la poderosa zaga.

Con personalidad

En directo, el Tavascan irradia mucha fuerza (es el CUPRA con mejor aerodinámica: CX de 0,26). Ese carácter emocional también se traslada al habitáculo, original y envolvente a partir de la curiosa espina dorsal que arranca en la consola. Otro elemento destacado es la gran pantalla táctil del multimedia, muy personalizable, ágil y

con deslizadores táctiles inferiores retroiluminados, contrapunto a la escueta instrumentación digital.

Aparte de diseño, el nuevo modelo de CUPRA se caracteriza por un habitáculo holgado en las dos filas de asientos, con un capaz maletero que arranca en 540 litros.

El Tavascan contempla dos variantes: Endurance, con tracción trasera y 286 CV (0-100 km/h en 6,8 s), y VZ con doble propulsor, tracción total y 340 CV (acelera en 5,5 segundos). La velocidad máxima está limitada en ambos a 180 km/h y adoptan la misma batería, de 82 kWh (77 netos). La autonomía declarada es de 542-568 km para el Endurance y de 512-522 km en el VZ, y la potencia de carga máxima es de 135 kW. He conducido el VZ con suspensión adaptativa DCC Sport (15 niveles de dureza a elegir), un eléctrico que entrega la potencia de forma muy progresiva y que permite una conducción equilibrada. El ajuste específico de la plataforma, la de los Audi Q4 e-tron, Škoda Enyaq y Volkswagen ID.4, otorga un aire algo diferente, firme pero cómodo, si bien no permite un guiado muy deportivo porque los kilos pasan factura, sobre todo en la frenada (hay levas para elegir entre cuatro etapas de deceleración).

De momento se conoce el precio de la versión Endurance First Edition, 52.010 € antes de posibles descuentos de marca y MOVES III, al que puede acogerse. Hay tres paquetes opcionales, Adrenaline, Extreme y Winter Pack, y tecnología avanzada como el aparcamiento remoto, el asistente de viaje conectado o el cambio de carril asistido. □

Las claves

- Primer SUV cupé eléctrico de la marca CUPRA
- Plataforma MEB del Grupo Volkswagen: batería de 77 kWh y rango de más de 500 km
- Versiones Endurance de 286 CV y VZ dual motor de 340 CV
- Desde 52.010 € antes de aplicar descuentos

CUPRA BORN VZ: MÁS PICANTE

Además de asistir a la primera toma de contacto del Tavascan, CUPRA también nos ha dejado conducir la nueva versión deportiva VZ del Born. El compacto español afianza claves dinámicas tras someterse a una completa revisión que afecta a diferentes aspectos. El primero, el motor, que entrega 326 CV (un 40% más que el Born Boost) y un par máximo de 545 Nm (+75%). La mejora de las prestaciones es sustancial, parando el 0-100 km/h en 5,6 segundos (un segundo más rápido) y firmando una velocidad punta de 200 km/h (hasta 40 km/h más veloz). Jordi Gené ha participado en una nueva puesta a punto que incide en la deportividad. La suspensión gana firmeza, aunque el coche sigue siendo bastante llevadero; la dirección es más directa y se ha trabajado en el freno para que la combinación de la deceleración eléctrica y la actuación mecánica de los discos sea más efectiva y natural, característica que deberemos probar más a fondo para sacar conclusiones. Junto a estas modificaciones, el Born VZ recibe una batería ligeramente mejorada, de 79 kWh de capacidad neta (2 más que antes), con la que homologa 599 km de rango (carga rápida de hasta 185 kW). Como elementos específicos, destacan sus asientos CUPBucket fabricados con fibra de lino natural, levas de frenada regenerativa en volante, llantas de 20", nueva pantalla multimedia de 12,9"... Llega en el tercer trimestre de 2024.

Puesta a punto específica y motor eléctrico de 326 CV.

CONTACTO

AUDI RS 4 AVANT EDITION 25 YEARS

Cumpleaños muy feliz

Una saga con cinco lustros a cuestas no es cualquier cosa, pero el RS 4 presume de semejante efeméride. Lo hace, vaya si lo hace: 250 unidades subidas a 470 CV equipadas con un chasis especialmente afinado para la ocasión.

E. Cano

El familiar superdeportivo Audi RS 4 Avant comenzó su andadura hace, este 2024, 25 años. La vigente gama A4 en sí es ya toda una veterana no lejana a relevo (se baraja este mismo ejercicio para dar paso a una simbiosis con la oferta A5 que de lugar a un inédito Sportback y a un familiar Avant), pero el calendario señala una fecha que la firma de los cuatro aros no podía dejar escapar.

Así que dicho y hecho: aquí llega este imponente RS 4 Avant edition 25 Years como guinda a una saga de esas que marcan época. Una saga de quattro GmbH (hoy Audi Sport GmbH) que debutó en 1999 en la generación B5 del compacto familiar germano (la actual es la B9), por entonces con mecánica de gasolina 2.7 V6 biturbo desarrollada junto a Cosworth; rendía unos nada despreciables 380 CV.

Hay mucho más

El RS 4 Avant edition 25 Years también es V6 y también es biturbo. De hecho, se basa en el RS 4 Avant digamos, estándar (450 CV), pero retocado para subir potencia a 470 CV y par límite a 600 Nm. Como es de suponer la cosa no acaba ahí. Sin ir más lejos, luce el llamativo color amarillo de carrocería Imola Yellow (aunque se puede pedir en Nardo Gray o Mythos Black), reminiscencia del RS 4 Sport y, por ejemplo, cuenta con chasis a base de suspensión RS sport pro (10 mm más baja que el RS 4 Avant), dotada de herramientas para ajustarla de forma manual (y, de paso, bajarla otros 10 mm más).

A todo ello, no falta un diferencial deportivo especialmente calibrado (según el fabricante, especialmente perceptible con el modo

Las claves

- Serie conmemorativa, numerada y limitada a 250 unidades, de la saga RS 4 Avant
- 370 CV y 600 Nm
- Chasis específico
- Decoración exclusiva
- 300 km/h y 0-100 km/h en 3,7 segundos
- Precio previsto: 142.905 € (RS 5 Sportback: 128.420)

Decoración alusiva a los pioneros RS4, con pespunteado amarillo en asientos, paneles de puerta, volante... Tacómetro y velocímetro, digitales, pueden ser de fondo blanco.

Junto al selector del cambio, placa alusiva a la unidad en cuestión dentro de una serie limitada a 250.

de conducción Dynamic activo) ni un nuevo software de gestión del cambio automático que permite engranajes aún más rápidos. El eje delantero cuenta con dos grados extra de caída negativa y con brazos más robustos. Junto a un setup del diferencial Torsen recalibrado y un inédito subchasis trasero deben determinar mayor agilidad y velocidad en el paso por curva.

En cuanto a ruedas, monta neumáticos Pirelli P Zero Corsa aptos para carretera y circuito, combinados con llantas Palladium mate de 20". Claro que también puede optar a las llantas forjadas previstas en como extra para el RS 4 Avant e incluso a un juego asimétrico P Zero Trofeo RS semi-slick con telemetría Pirelli Track Adrenaline (incluyen guantes Alpinestars) especialmente ideado para pista; en este caso, las llantas de 20" son negro mate.

Baja 0,2 segundos el sprint de 0-100 km/h (ahora 3,7) y llega a un máximo de 300 km/h

Nada de barras de techo, aunque sí detalles negros lacados aquí y allá: marco de ventanillas, emblemas y faros (incluso en los pilotos traseros)... Dentro, desde pespuntes amarillos para el tapizado en cuero/Alcantara (también del volante), nuevo guiño al RS4 sport de 2001, a logos en las alfombrillas, pasando, si así lo escoge el comprador, por fondo blanco para el tacómetro y el velocímetro en la instrumentación digital. También es extra (2.270 €) el volante achatado de Alcantara, con logo alusivo e igualmente pespunteado en amarillo.

Por cierto, con la misma especificación de motor (+20 CV...) Audi producirá otras 250 unidades de un RS 5 Sportback performance edition. □

Y PARA SABER LA HORA...

Al hilo del nuevo RS 4 Avant edition 25 years, Audi lo ha previsto todo, incluido un reloj cronómetro precisamente llamado Chronograph RS 4 Avant edition 25 years. El modelo reproduce detalles del coche, entre otros la esfera hecha de fibra de carbono y sus incontables detalles amarillos, que tocan a manecillas, pespuntes de correa, logo... Tanto es así que su fabricación también se limita a 250 unidades.

LANCIA YPSILON

Regreso al presente

El retorno de la marca italiana a la era moderna arranca con el Ypsilon. Un segmento B tipo crossover de aspiraciones Premium que llega a España en el último tercio del año con una versión completamente eléctrica y otra dotada de hibridación ligera.

Juan Pablo esteban

Interior sofisticado con doble pantalla de 10,25" cada una. El coche combina materiales atractivos con otros de aspecto más plástico e incluso clásico.

Primero Italia, después Bélgica, Luxemburgo y Países Bajos y, posteriormente, España y Francia, dejando el exigente mercado alemán para 2025. Es la hoja de ruta marcada por Lancia para el desembarco de su primer modelo en su nueva etapa para las principales plazas europeas.

El renacer de la casa italiana, integrada ahora en el gigante Stellantis, se focaliza en un cliente que busca diferenciarse desde un planteamiento Premium que igualmente atacan otras firmas del grupo como Alfa Romeo y DS; este nuevo Ypsilon conjuga tradición y futuro.

A falta de confirmar la tarifa de precios definitiva para España (prevén un arranque por debajo de 25.000 €), hemos probado las dos versiones de la gama. De un lado, una totalmente eléctrica, inédita en Lancia, de 156 CV y batería de 51 kWh (sello CERO), y otra a gasolina MHEV de 100 CV con hibridación ligera a 48 V y etiqueta ECO.

Plataforma multienergía

Los dos esquemas motrices, y otros muchos elementos estructurales, son compartidos con la plataforma CMP de Stellantis, la de los Opel Corsa y Peugeot 208. En el Ypsilon toma forma desde unas cotas algo diferentes (mide 4.080 mm de largo, por 1.760 de ancho y 1.440 mm de alto), además de un ancho de vía incrementado 24 mm y una puesta a punto propia de dirección y suspensión.

Al mismo tiempo se ha trabajado mucho la insonorización, según los responsables de la marca, un aspecto que se nota desde los primeros kilómetros. Buen confort acústico y buena capacidad de trabajo de la amortiguación que favorece una conducción agradable y consistente.

La variante eléctrica ofrece una respuesta más enérgica (0-100 km/h en 8,2 segundas y punta limitada a 150 km/h) y anuncia una

El nuevo Ypsilon se convierte en el primer Lancia eléctrico

Sistema multimedia: permite una amplia personalización. Debajo, levas de cambio en versión MHEV.

Las claves

- Primer Lancia de nueva generación y primer Lancia eléctrico
- Aspiración Premium en el segmento B
- Dos motores: eléctrico de 156 CV y MHEV de 100 CV
- Llega en el último tercio de año
- Tres acabados, por debajo de 25.000 €

La 'mesa' del salpicadero, tapicerías y asistente S.A.L.A., elementos genuinos del Ypsilon.

autonomía de 403 km (en la ruta propuesta, muy favorable, el consumo obtenido fue bajo, menor al oficial, de 14,3 kWh/100 km). La carga rápida es a 100 kW: recupera 100 km en 10 minutos.

Por su parte, el motor 1.2 MHEV de tres cilindros turbo da mucho juego: alcanza 190 km/h y acelera en 9 segundos. Su hibridación ligera es más protagonista que otras parecidas en la conducción, en la medida en que hasta permite maniobrar eléctricamente (solo posible en los full hybrid). Asocia cambio automático e-DCT de seis marchas de funcionamiento correcto, aunque menos fino de lo esperado para mantener una deceleración progresiva a baja velocidad.

Diseño genuino

Fiel el espíritu de la firma, el Ypsilon de última generación se preocupa de cuidar el diseño (muy llamativos el frontal y las ópticas traseras redondas, guiño al Lancia Stratos). El habitáculo no destaca por amplitud, aunque delante acomoda bien a los ocupantes. Detrás es más angosto, el acceso estrecho (por hueco y puerta, que abre poco) y la cabeza queda cerca del lateral de la carrocería. No obstante, da buena cifra de maletero, 352 litros el MHEV (309 el eléctrico), además de otros 25 repartidos por distintos huecos interiores.

El habitáculo se viste de forma original (hay una especie de mesa en la zona central con base de carga móvil inalámbrica Qi) y materiales llamativos, algunos de aspecto más plástico y otros de mejor apariencia, como el tejido reciclado en paneles de puertas y salpicadero, según acabados (algunos ajustes entre piezas podrían ser más finos). La tapicería de asientos es una especie de terciopelo mullido del que habrá que comprobar cómo se comporta con mucho calor, si bien son bastante cómodos.

El equipamiento se acerca a ese concepto Premium: doble pantalla de 10,25", cámaras de visión 180º, asientos con masaje y asistentes a la conducción como el control de crucero activo con centrado de carril y Trafic Jam Assist. Habrá tres acabados, incluida la edición Limitada Cassina (marca liga al mueble), dotada de elementos de diseño específicos y exclusivo tono exterior Lancia Blue. □

YPSILON HF: VUELVE LA DEPORTIVIDAD

En mayo de 2025 la gama recibirá la versión de altas prestaciones con el mítico sello HF. Asociará un motor eléctrico de 240 CV con el que anuncia una aceleración de 0-100 km/h de solo 5,8 segundos, contará con suspensión rebajada y vías ensanchadas, además de una carrocería más musculada. Esta terminación llegará a futuros modelos de Lancia, como el Gamma (2026) y el Delta (2028). Aparte, la marca italiana también ha confirmado su regreso a la competición con el Ypsilon Rally 4 HF propulsado por un motor 1.2 tricilíndrico de 212 CV que lucirá el nuevo logo Lancia Corse HF.

CONTACTO

BMW SERIE 1

Un buen cambio

BMW actualiza profundamente su popular Serie 1, un modelo que necesitaba un lavado de cara en materia de interiores y tecnología. Algo que la firma bávara ha solucionado con esta nueva entrega que añade, también, mecánicas híbridas con viñeta ECO de la DGT.

Eduardo Lausín

Hacía tiempo que BMW necesitaba poner al día su superventas Serie 1. Es uno de los pilares de su cartera de producto, al menos aquí en Europa, y aunque su llegada al mercado fue hace apenas cinco años, su competencia más directa se ha renovado recientemente. Me refiero a los Audi A3 y Mercedes-Benz Clase A, dos modelos que, frente al BMW, presumen de una tecnología, especialmente de conectividad y multimedia, más interesante y acorde a los tiempos.

Para este nuevo Serie 1 la marca parece haber 'tirado la casa por la ventana', pues ha cambiado hasta su código (F70 en vez de F40), aunque esto es algo confuso, pues se construye sobre la misma plataforma. En realidad, se trata de una actualización muy profunda que incluso aprovecha la carrocería del anterior, nada más.

Otro aspecto

De hecho, mantiene las proporciones interiores: no ofrece más espacio interior ni tampoco más maletero, con 380 litros de capacidad. Esto es así a medias, pues algunos Serie 1 se conforman con 300 litros de baúl debido a la introducción de mecánicas híbridas cuyas baterías restan espacio. Ahora vemos.

En todo caso, esta actualización ha tenido en cuenta el diseño exterior (nuevos faros, pilotos, paragolpes o llantas) como, especialmente, interior. Dentro es donde verdaderamente marca la diferencia gracias a un multimedia con doble pantalla sobre marco curvado. Emplea la última operativa de la marca, BMW 9, con conexión a Internet, actualizaciones remotas, compras online, compatibilidad Android Auto y Apple CarPlay sin cables..

No es la única tecnología presente: nuevo Head-up display de realidad aumentada, iluminación LED matricial, aparcamiento en remoto... De paso, revisa calidad,muy buena pese a cargar más cantidad de material reciclado. Por ejem-

Las claves

- Nueva generación (sobre la misma plataforma)
- 4,36 m y diseño nuevo
- Multimedia BMW 9 con doble pantalla curvada
- Mejora las asistencias a la conducción
- Mecánicas a gasolina y diésel, algunas con etiqueta ECO
- A la venta desde 39.000 €

Estrena diseño de asientos y tapicerías más sostenibles. Se acabó el cuero, sustituido por material sintético y/o reciclado de PET.

plo, el cuero natural desaparece salvo en el volante de las versiones M Sport. De serie luce una tapicería denominada Econeer creada a partir de plásticos PET reciclados que da buena impresión a la vista y al tacto.

Con sello ECO

La gama mecánica es otro aspecto a destacar, primero porque mantiene las eficientes mecánicas diésel. Son dos concretamente, los 118d y 120d, de 150 y 163 CV respectivamente. Y segundo, porque introduce microhibridación a 48V con sello ECO, una asignatura hasta ahora pendiente. Al respecto, tanto la mecánica diésel más capaz como el gasolina 120 de 170 CV equipan este sistema que ayuda, en palabras de sus responsables, a reducir gasto y emisiones. Más adelante llegará otro gasolina de acceso, el 118 (desde ahora las variantesnde gasolina pierden la letra i). Una cosa más: todos los Serie 1 son automáticos.

Para terminar, los más entusiastas seguirán contando con una alternativa con sello M, el M135 xDrive, que también es el único con tracción total. Genera 300 CV de potencia y va asociado, como el resto de la gama, sí o sí a transmisión automática. □

Es una nueva generación, pero se construye sobre la misma plataforma que la anterior; también hereda carrocería

¿LLEGARÁ EL ESPERADO PHEV?

De momento, la gama descrita por BMW en la presentación de este nuevo Serie 1 es la que vamos a conocer en el corto plazo. Sin embargo queda por resolver la duda de si acabaremos viendo un Serie 1 con etiqueta ambiental CERO. Esto significaría que tendríamos en la gama un Serie 1 PHEV o 100% eléctrico, dos alternativas de las que se ha hablado desde la salida al mercado de este modelo, hace ya un lustro (teniendo en cuenta que es una fuerte actualización más que un modelo enteramente nuevo). Por el momento la firma bávara no se ha pronunciado, pero todo apunta a que al menos deberíamos conocer un Serie 1 híbrido enchufable, sobre todo porque se asienta sobre una plataforma compatible, la misma que da vida al X1, que sí tiene PHEV e incluso 100% eléctricos. Habrá que esperar mínimo hasta 2025 para descubrir si finalmente existirá un 1 de estas características.

CONTACTO

BMW i5 TOURING

Vuelve a la carga

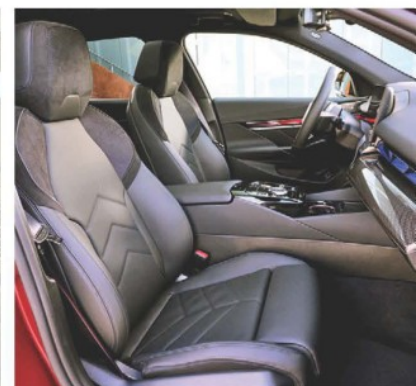
Las versiones eléctricas debutantes en el nuevo familiar del Serie 5 conforman la apuesta más limpia y prestacional de la gama. Un Touring más crecido que también inicia comercialización con versiones diésel ECO y, más adelante, phev.

Juan Pablo Esteban

La trayectoria de la carrocería Touring en el Serie 5 no tiene la misma solera que la de la berlina (el primero se presentó en 1972 y lleva ocho generaciones, por seis del familiar desde 1991), pero es parte importante de un modelo que ahora se electrifica como nunca.

Lo hace tanto con las dos versiones diésel que abren catálogo (520d Touring y 520d xDrive Touring con motor diésel de cuatro cilindros, 197 CV e hibridación ligera) como en sus dos primicias eléctricas: i5 eDrive40 Touring (motor y tracción traseros y 340 CV) e i5 M60 xDrive Touring (doble unidad motriz, tracción total y 601 CV).

Es la primera vez que hay variantes de este tipo, como sucede en la berlina, y son las elegidas para este primer contacto dinámico por tierras alemanas. Los dos eléctricos hacen gala de una suavidad de marcha excelente: el control de la potencia es muy bueno (no hay pérdidas de tracción pese al enorme empuje). Para que la conducción sea más natural y emocionante, cuentan con un sonido artificial (se puede desconectar, aunque está bien calibrado para no molestar), mientras que la función Sport Boost, desde la leva izquierda del volan-

La calidad de acabados es excelente y el equipo de infotainment, muy avanzado a partir del nuevo Curved Display con sistema operativo ID8.5.

Además de tapicería de cuero natural, disponible en opción en diferentes combinaciones de color, puede adoptar interior totalmente sintético.

Las claves

- Sexta generación Serie 5 Touring, ya a la venta
- 520d: 62.850 € y con xDrive 65.400 €
- Eléctricos de 340 y 601 CV, por 79.550 y 117.050 €
- El plug-in 530e (73.950 €) y 540d xDrive (78.050 €), tras el verano

El maletero es amplio y dispone de formas regulares. BMW declara la misma capacidad independientemente del motor equipado: de 570 a 1.700 litros. Bajo la superficie hay un pequeño hueco para el cable de carga.

te, maximiza la entrega de potencia durante 10 segundos. Si el eDrive40e ya sprinta muy bien, solo 6,1 segundos de 0-100 km/h, el M60 es un misil que reduce ese registro a unos impresionantes 3,9, con una punta limitada a 230 km/h y sensación de estabilidad fantástica, especialmente cuando equipa dirección integral (a las cuatro ruedas).

Sobre los 500 km

La batería, de 81,2 kWh, es compartida por las dos versiones, que declaran autonomías entre 483 y 560 km en el primer caso, y de 445 y 506 km para el M60. La carga rápida en corriente continua alcanza 205 kW y en alterna, 11 o 22 kW de serie, según versión. La gama se ampliará con el diésel de seis cilindros 540d xDrive, de 303 CV, y con el híbrido enchufable 530e, que libera 299.

Como la berlina, la carrocería es ahora bastante más grande en todas las cotas (suma 97 mm a lo largo, hasta 5.060), estrena el nuevo sistema operativo BMW ID8.5 con pantalla curva, navegación en la nube, control por voz optimizado, reproducción de vídeos y juegos... Y mejora la gama de asistentes a la conducción, con sistema de aparcamiento remoto desde el móvil y asistente de autopista con función de cambio de carril sin manos a través de activación ocular, mecanismo todavía no disponible para el mercado español. □

Dirección integral y estabilizadoras activas, en opción

Faros LED adaptativos con luz matricial. El contorno de la parrilla puede ahora ir iluminado.

La versión eléctrica M60 xDrive toca techo con sus impresionantes 601 CV y 820 Nm

RETOQUES PARA EL SERIE 3

Otro de los modelos que BMW renueva es el Serie 3. Sobre la base del modelo que vio la luz en 2022, introduce un conjunto de actualizaciones. El paquete de mejoras se centra en la nueva batería de las versiones híbridas enchufables 330e y 330e xDrive (292 CV): ahora ofrece 19,5 kWh de energía utilizable (antes 11,2) y eleva la autonomía eléctrica hasta 101 km, a la vez que permite carga trifásica más potente, a 11 kW (el proceso, en 2,5 horas). Por otro lado, la marca bávara explica haber modificado la puesta a punto del chasis con el objetivo de mejorar el equilibrio entre deportividad y confort, y ha reducido la fuerza necesaria para girar el volante en modo Confort. Dentro incorpora el último sistema operativo para multimedia, con pantalla de inicio de nuevo diseño y menús reestructurados, junto a nuevos acabados, volantes y molduras interiores. Fuera estrena llantas y los dos colores de la imagen. Su producción comienza en julio.

CONTACTO

ŠKODA SUPERB
Espacio superlativo

La firma checa lanza la nueva entrega de su tope de gama, un Superb cuya nueva generación, la cuarta, gana tamaño y tecnología. Sigue siendo una gran alternativa a las berlinas clásicas con muy buena relación precio/producto. Ya lo hemos conducido.

Eduardo Lausín

Ya son cuatro las generaciones que suma el Škoda Superb, tope de marca de la firma checa. Sin embargo, nunca había protagonizado un salto tan grande en materia de calidad, tecnología y hasta tamaño como ahora.

Por partes. Es 4,3 cm más largo que su antecesor (ya 4,91 metros), si bien ha mantenido su extraordinaria batalla de algo más de 2,8 metros, cifra que le permite ofrecer un gran espacio interior. Y vaya si lo hace. Dentro es inmenso, muy adecuado para tallas grandes, tanto delante como detrás. Además, es grande en todas las cotas, lo que permite acomodar sin agobios a cuatro adultos de talla mediana/grande. Si además echamos un vistazo al maletero, se trata de un conjunto redondo: el baúl declara 645 litros. Dicho de otra forma, no hay

Habitáculo fresco y minimalista, pero bien rematado. Destacan los conmutadores Smart Dials, que cambian de función de un toque.

El espacio interior es sobresaliente en todas las cotas: es un producto muy adecuado para transportar pasajeros de talla mediana-grande.

Las claves

- Nueva generación, nuevo aspecto y 4,91 metros
- Tecnología de confort y seguridad revisadas
- Espacio interior y maletero sobresalientes
- Mecánicas diésel y gasolina entre 150 y 193 CV
- A la venta desde 41.900 €

La nueva carrocería es muy aerodinámica: declara un Cx de solo 0,23, muy bajo.

El maletero es el más grande de su clase, con 645 litros. Si esto fuera insuficiente, hay un Superb familiar o Combi que, además de más espacio interior, también ofrece un maletero mayor, de 690 litros.

una berlina de estas características tan capaz como el nuevo Superb. Y puede serlo aún más en variante familiar Combi (10 mm más corta y con 690 litros de maletero).

Calidad y equipamiento

A todo lo anterior hay que sumar una calidad notable. Muestra un estilo fresco y simple, pero inteligente. Un ejemplo son los Smart Dials en el salpicadero, ruedas o botones físicos que cambian de función (conmutador) de un simple toque, lo que evita pasar por la pantalla central para acciones tan básicas como subir o bajar el volumen o modificar parámetros de la climatización.

De tecnología, en cualquier caso, no va precisamente corto. Implementa un cuadro digital configurable de buena calidad, un multimedia en pantalla de hasta 13" con nuevo SO más fluido, conectividad a Internet, apps nativas, conexiones Android Auto y Apple CarPlay... A sumar asistencias a la conducción de nueva hornada, como asistente de giro, asistente de emergencia, asistente de aparcamiento semiautomático en línea y paralelo o una iluminación LED matricial de alta intensidad.

La gama gana microhibridación y distintivo ECO, de momento en el motor gasolina de base 1.5 TSI de 150 CV, que ya he conducido. Mueve al Superb correctamente, sin mucha reserva de potencia pero con refinamiento satisfactorio. Y es eficiente: por debajo de 6 l/100 km en este primer contacto. Aunque si primamos eficiencia, mejor el diésel 2.0 TDI de 150 CV, que también he probado: es menos sensible al uso, exige aún menos a velocidad sostenida y parece empujar más, aunque acredita prestaciones parejas, no es tan refinado y no porta viñeta ECO. □

PHEV PARA EL COMBI

El nuevo Superb propone además mecánicas de gasolina TSI de 204 y 265 CV, esta de tracción total. También lo hay 4x4 con un diésel más enérgico, exactamente de 193 CV. Y en Combi lo hay híbrido enchufable gasolina/eléctrico (204 CV). Por cierto, todos son automáticos, de 6 o 7 marchas según casos. Es un automóvil muy equilibrado, con una puesta a punto que antepone el confort, entre lo mejor de la categoría (obviando el exclusivo nicho Premium). Justo estrena amortiguadores de dureza variable y doble válvula, solución inteligente que adapta el coche a las condiciones de la vía o las necesidades del usuario.

FORD MUSTANG MACH-E GT AWD vs. VOLVO C40 Recharge Single Extended Range Ultimate vs. ŠKODA ENYAQ COUPÉ RS

Los SUV eléctricos de moda

Quién nos iba a decir que los todocaminos de perfil cupé iban a ser legión, un tipo de carrocería que ya campa a sus anchas indistintamente del fabricante o del tipo de propulsión. Este es un ejemplo claro: tres alternativas así 100 % eléctricas y con un toque picante.

Eduardo Lausín Paloma Soria

FORD MUSTANG MACH-E GT AWD	
Tipo de motor	Eléctrico del. + tras.
Potencia máxima	358 kW (487 CV)
Par máximo	860 Nm
Batería	98,7 kWh (brutos)
Autonomía	490 km
Velocidad máxima	200 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,4 segundos
Precio base	81.428 €
Precio desde	49.206 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Julio de 2021
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en ford.es

EURO NCAP — FOR SAFER CARS
TEST 2021 ★★★★★
ADULT OCCUPANT 92%
CHILD OCCUPANT 86%
PEDESTRIAN 69%
SAFETY ASSIST 82%

x.com/byneontelegram

A mí también me ha sorprendido: hemos logrado juntar para esta comparativa hasta tres coches y ninguno pertenece al mismo grupo empresarial. Quizá por eso sean tan distintos. Me refiero a sus entrañas, porque como puede observar todos tienen un punto en común: son eléctricos, son SUV y lucen una perfilada carrocería cupé. Lejos de eso, para qué lo vamos a negar, son bastante dispares entre sí.

Para empezar, por tamaño. El modelo de Ford es claramente el más grande, seguido del Škoda y, por último, del Volvo, que es el único por debajo de 4,5 metros de largura. Se estará preguntando, ¿comparten segmento? Lo cierto es que ninguna de estas tres marcas ofrece un todocamino cupé eléctrico de mayor o menor tamaño, de modo que todas compiten por un mismo cliente. Otra cosa es que se adapten mejor o peor a cada cual. Para eso estamos aquí, para aclararlo.

Empiezo con el más pequeño de la muestra, un Volvo C40 que recientemente ha cambiado su nombre a EC40... y poco más, solo ▫▫▫

VOLVO C40 Recharge Single Extended Range Ultimate

Tipo de motor	**Eléctrico trasero**
Potencia máxima	**185 kW (252 CV)**
Par máximo	**420 Nm**
Batería	**82 kWh (brutos)**
Autonomía	**576 km**
Velocidad máxima	**180 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**7,3 segundos**
Precio base	**58.224 €**
Precio desde	**49.817 €**
Cuota Renting*	**n.d.**
Lanzamiento	**Enero de 2023**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en volvocars.com/es

ŠKODA ENYAQ COUPÉ RS

Tipo de motor	**Eléctrico del. + tras.**
Potencia máxima	**250 kW (340 CV)**
Par máximo	**545 Nm**
Batería	**82 kWh (brutos)**
Autonomía	**543 km**
Velocidad máxima	**180 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5,5 segundos**
Precio base	**63.900 €**
Precio desde	**49.200 €**
Cuota Renting*	**n.d.**
Lanzamiento	**Diciembre de 2022**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en škoda.es

para reorganizar gama. Dicho esto, es un coche pequeñito pero capaz. Por ejemplo, la habitabilidad es bastante buena, si bien es, de los tres, el que más altura libre para las cabezas en la fila trasera deja por el camino. Es un derivado del cúbico XC40 (llamado ahora EX40) y eso se nota. Con todo, alberga cómodamente a cuatro ocupantes de talla media y, además, ofrece un maletero de 413 litros, que no es el más pequeño de la comparativa (suma otro para guardar los cables bajo el capó delantero).

Más grandes

El siguiente más grande es el Škoda, que con 4,65 metros de longitud es unos 20 cm más largo que el sueco. Se nota, mucho. Este también deriva de un modelo de 5 puertas convencional, pero la marca ha logrado mantener casi intacta la habitabilidad gracias, en parte, a una gran distancia entre ejes que permite organizar el interior mucho mejor. ¿Resultado? Es el más espacioso de los tres,

FORD MUSTANG MACH-E GT AWD

LO MEJOR
- Prestaciones
- Equipamiento de serie
- Puesta a punto

LO PEOR
- Potencia de carga
- Maletero pequeño
- Precio elevado

La iluminación de serie es LED matricial. El aspecto global se asemeja al Mustang original.

VALORACIÓN

FORD MUSTANG MACH-E GT AWD

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✕✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✕✖✖✖✖
Maletero	✕✕✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✕✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✕✖✖✖✖

con diferencia. Detrás, en la fila más castigada por las caprichosas formas del techo cupé, caben adultos de talla media-grande, con una excelente cota longitudinal. Škoda saca espacio de donde no lo hay, también para el maletero, que declara 570 litros. No es tan práctico como en el Enyaq 5 puertas, más para hora de introducir objetos voluminosos, pero barre a su competencia.

Finalmente, el Mustang Mach-E suma otros casi 10 cm, siendo con diferencia el más largo de la muestra pero, como hemos visto, no necesariamente el más espacioso. Lo es, ojo, es amplio, pero condena más a los ocupantes traseros, sobre todo en lo que respecta a altura para cabezas. De los tres es el único que no deriva de un 5 puertas, y no, tampoco deriva del Mustang deportivo, con el que no comparte ni plataforma. Un dato más: su maletero es el más justo, con solo 402 litros, aunque a cambio ofrece un hueco delantero extra de 100 litros muy aprovechable, no solo para guardar los cables de carga.

Las llantas de 20" son de serie en el GT, y además se pueden elegir las mismas pintadas en negro.

La potencia de carga en CA está bien, 11 kW, pero en CC pierde frente a sus rivales, con 150.

Otro detalle a tener en cuenta a la hora de comparar estas unidades es la diferencia de precio entre el más caro y el más barato, que es abultada. En este caso están perfectamente ordenados: el más caro es el más grande y el más asequible, el más pequeño. Aunque hay matices. Las versiones que hemos juntado para esta comparativa son algo dispares. Por ejemplo, Mustang Mach-E y Enyaq

La puesta a punto del Mustang es la más deportiva: parece un coche térmico

El cuadro de mandos es minimalista y estrecho. La información es muy justa.

Todos los asistentes a la conducción son de serie, hasta el BlueCruise.

El selector del cambio por ruleta no es el más intuitivo de los tres.

Pantalla grande ¡y mantiene un control físico para el volumen!

El multimedia tiene una pantalla de 15,5" y es completo, pero no tanto como el del Volvo.

Coupé son las más potentes y equipadas, pero no ocurre lo mismo con el Volvo que, aunque es el acabado más equipado no tiene la mecánica más capaz que puede ofrecer. En caso de igualarlos, eso sí, el último seguiría siendo el más asequible. Y esto me lleva a hablar de equipamientos, porque de nuevo el escandinavo es el más pequeño y el más 'matón' también. Su nivel de acabado Ultimate lo lleva todo salvo algún detalle (ver ficha), por lo que cuenta con la mejor relación producto/equipamiento. A destacar el multimedia con Google integrado, el más completo de todos: incluye asistente de voz, Google Maps, apps nativas... Da gusto manejar un multimedia así. De hecho, es la tónica en este Volvo; todo funciona muy bien. Es un coche hecho a conciencia, con un software bueno y, además, con un nivel de calidad muy elevado.

Bastante más caro

Ford ofrece algo parecido, pero claro, es unos 20.000 € más caro. Todo es de serie también, por lo que su relación precio/equipamiento es notable. Todos los sistemas funcionan como deben, incluido el multimedia, que tiene la pantalla más grande de la comparativa, de más de 15". Interesante y completo, pero no tan redondo. Eso sí, la dotación de asistencia a la conducción es superlativa: incluye de serie hasta BlueCruise, que es, a fecha de hoy, el único asistente a la con- ▫▫▫

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; detector de fatiga; asistente de luz de carretera; asistente post colisión; BlueCruise; control de velocidad de crucero adaptativo; control de ángulo muerto; frenada de emergencia automática; lector de señales de tráfico; asistente de arranque en cuesta; iluminación LED matricial; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámaras de visión 360º; climatizador de 3 zonas; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 15,5"; Bluetooth; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; retrovisor interior fotosensible; parabrisas calefactable; entrada y arranque sin llave; asiento delanteros de ajuste eléctrico; asientos delanteros deportivos calefactables; volante calefactable; portón trasero manos libres; techo panorámico fijo y llantas de 20"..

OPCIONES Pintura metalizada (900 €) y llantas de 20" en negro (450 €);

EL PROBADOR RECOMIENDA

Todo va de serie y solo queda elegir el color de nuestro Mach-E. El precio final es elevado, pero no hay que gastar un solo euro extra para equiparlo.

Como en Mustang Mach-E, el cuadro es muy pequeño: muestra una información justa.

La mayoría de asistentes viene de serie en este Enyaq RS.

Levas tras el volante, para ajustar la frenada regenerativa.

El selector del cambio no ocupa espacio, pero hay que buscarlo...

Multimedia, su punto más débil: rendimiento y manejo muy mejorables.

ducción a la venta en España que permite, legalmente, soltar las manos del volante (ojo, no desviar la mirada).

Finalmente, Škoda, como de costumbre, pone el equilibrio. Su precio se sitúa a medio camino entre ambos y su equipamiento de base es también muy rico, si bien deja un par de paquetes a elegir que resultan interesantes y pueden añadir elementos como Head-up display con realidad aumentada. Por contra, algunos sistemas no van tan finos como los de sus competidores. Y me refiero concretamente al multimedia, que no da la talla. Es lento en las transiciones y no del todo intuitivo. Además, tarda mucho en cargar en el primer inicio. Esto es algo que sus responsables saben y que han solucionado en la actualización del Enyaq, a punto de llegar al mercado. Son, con todo, tres modelos que responden sobradamente a las necesidades o exigencias del

VALORACIÓN
ŠKODA ENYAQ COUPÉ RS

	Puntuación (de 5)
Imagen	5
Acabados	4
Puesto de conducción	5
Habitabilidad	5
Maletero	5
Motor	4
Recuperación	5
Prestaciones	4
Dirección	4
Caja de cambios	4
Frenos	5
Estabilidad	4
Consumo	3

Todos los diseños de llanta disponibles tienen diseños muy aerodinámicos.

ŠKODA ENYAQ COUPÉ RS

LO MEJOR
- Dinámica de marcha
- Potencia de carga
- Habitabilidad

LO PEOR
- Precio elevado
- Multimedia mejorable
- Eficiencia mejorable

La iluminación es LED matricial de serie en esta versión. Su dotación de fábrica es completa.

usuario tipo de este tipo de vehículos: cumplen en equipamiento, tecnología y también por calidad, apartado en el que andan bastante parejos.

Cero emisiones

Como ya sabemos, las tres propuestas comparadas son 100% eléctricas. De hecho, dos de ellas son eléctricas nativos (no hay versiones térmicas o híbridas alternativas). Me refiero a los Ford y Škoda, dos vehículos que saben muy bien cómo sacar partido a sus plataformas. Los dos equipan aquí doble mecánica, una por cada eje, por lo que son de tracción total. Ahora bien, hay diferencias sustanciales en lo tocante a potencia y prestaciones.

La potencia de carga en este Enyaq sobresale con un pico máximo de 175 kW.

El más capaz es el americano, que saca pecho con sus 487 CV de potencia y, sobre todo, de sus 860 Nm de par límite. Desde luego, si un Mustang tenía que ser eléctrico debía mostrar, como mínimo, estas cifras. Es rapidísimo: cierra el 0-100 km/h en menos de 5 segundos y registra la mayor velocidad punta de la comparativa. Y aun así lo que me ha sorprendido ha sido ▫▫▫

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; detector de fatiga; asistente de luz de carretera; control de velocidad de crucero adaptativo; control de ángulo muerto; frenada de emergencia automática; lector de señales de tráfico; asistente de arranque en cuesta; iluminación LED matricial; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; climatizador de 3 zonas; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 13"; Bluetooth; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; retrovisor interior y exterior conductor fotosensibles; entrada y arranque sin llave; asiento del conductor de ajuste eléctrico; asientos delanteros deportivos calefactables; portón trasero manos libres; techo panorámico y llantas de aleación de 20".

OPCIONES Pintura metalizada (725 €); paquete RS Suite: incluye tapicería integral en cuero (695 €), y paquete Maxx: incluye aparcamiento asistido, chasis adaptativo, cámara de visión 360º, Head-up display con realidad aumentada, asiento del acompañante eléctrico y sonido CANTON (1.500 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Va bastante bien equipado de serie, pero el paquete Maxx es interesantísimo. Por un precio módico carga el coche con elementos tan interesantes como el Head-up display.

su consumo global, de apenas 21 kWh/100 km de media. Nada mal para un coche tan grande y con tanta fuerza. Trasladado a datos básicos, este Mustang rueda cerca de 430 km por carga, de modo que es el que mayor autonomía real ofrece de todos. Claro que también tiene la mayor batería. Por contra, es el que más lento reponiéndola, si es que a una potencia de 150 kW en CC se le puede llamar lento, claro.

El checo, lo dicho, también de tracción total desde un doble propulsor, genera un tope de 340 CV, cifra más contenida pero para nada desdeñable. Puede presumir de un 0-100 km/h de 5,5 segundos, por lo que daría un susto a más de un deportivo. Es, con todo, un coche algo más suave y refinado en su forma de entregar la energía. También me gusta más el tacto de sus pedales (el Ford es algo brusco e impide hacer maniobras con total suavidad). Sin embargo, aunque es notablemente menos potente no es mucho más eficiente. Su gasto medio ha sido similar al del americano en nuestra prueba mixta, con una media de gasto correcta, pero que saca los colores a su pila de menor tamaño (ver ficha técnica). Más simple: el Škoda Enyaq Coupé RS se conforma con un rango de poco más de 300 km. A cambio propone una potencia de carga mucho mayor, de 175 kW pico, lo que reduce drásticamente tiempos de carga. De hecho, entre la autonomía media y la potencia de carga, este Enyaq es, probablemente, la mejor opción para trayectos de larga distancia que implican, claro, paradas.

VALORACIÓN

VOLVO C40 Recharge Single Extended Range UltimateLuxury

Imagen	✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖
Maletero	✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖

De serie equipa llantas de 19"; las hay de 20 a elegir, pero hacen un flaco favor a la eficiencia.

La iluminación de serie es en tecnología LED, pero si queremos LED matriciales hay que pagarlos.

La alternativa

Finalmente, el Volvo se queda un poco rezagado si hablamos de potencia y prestaciones, pues este C40 solo lleva un motor, trasero y de 252 CV. Eso sí, recuerdo que hay un C40 de doble mecánica y más de 400 CV que empareja prestaciones a las de los otros.

No es el más eficiente ni el de mejor rango, pero sí el que carga más rápido con picos de 200 kW.

De todos modos, es un coche más que suficiente para un uso corriente y para darse una alegría de vez en cuando: no le falta potencia, aunque le sobra gasto. Curiosamente ha sido el menos eficiente en estas páginas, con una media de algo más de 22 kWh/100 km, lo que limita su rango a unos 300 km. Afortunadamente, Volvo ha tenido esto en cuenta y ha aplicado la regla del 'burro grande, ande o no ande': su potencia de carga es salvaje, de 200 kW pico en CC. Es decir, le bastan algo menos de 30 minutos para rellenar pila de 0 al 80%. □

El cuadro de mandos es simple, pero grande. El ordenador de a bordo es un poco confuso.

Volvo y la seguridad van de la mano: asistentes básicos de serie.

Hay un cargador inalámbrico para móvil Qi de serie.

Selector del cambio más tradicional, pero el más cómodo.

Multimedia: la pantalla más pequeña, pero con Google integrado. Muy útil tener Google Maps nativo en el coche.

VOLVO C40 Recharge Single Extended Range Ultimate

LO MEJOR
- Equilibrio dinámico
- Potencia de carga
- Equipamiento de serie

LO PEOR
- Eficiencia mejorable
- Habitabilidad solo correcta
- Precio elevado

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; detector de fatiga; asistente de luz de carretera; control de velocidad de crucero adaptativo; control de ángulo muerto; frenada de emergencia automática; lector de señales de tráfico; asistente de arranque en cuesta; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámaras de visión 360º; climatizador bizona; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 9"; Buetooth; navegador; cargador inalámbrico para móvil; retrovisor interior y exteriores fotosensibles; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros de ajuste eléctrico y calefactables; portón trasero manos libres; techo panorámico fijo sonido Harman/Kardon y llantas de 19". **OPCIONES** Pintura metalizada (787 €) y faros Pixel LED (1.137 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de fábrica es completísima en este acabado tope de gama, aunque me cuesta entender por qué lo faros avanzados son opcionales: es una muy buena forma de ver bien.

EL PROBADOR OPINA

Todos ellos son SUV cupé eléctricos, pero muy dispares. El Škoda me parece el más equilibrado y el Volvo, el más completo. Pero el Mustang Mach-E me ha conquistado: me ha sorprendido por calidad, equipamiento y por su excelente puesta a punto. Además, es muy potente, pero no por ello poco eficiente.

FORD MUSTANG MACH-E GT

Los asientos deportivos son muy cómodos y sujetan bien. Es grande y bastante amplio dentro, aunque su maletero es el más pequeño.

ŠKODA ENYAQ COUPÉ RS

El Škoda es el equilibrio: acomoda bien a cuatro adultos de talla media-grande y aun así ofrece el mayor maletero, con diferencia.

VOLVO C40 ULTIMATE

Es el más pequeño y eso se nota dentro, aunque no es tan angosto, como cabría esperar. Su maletero es correcto para su tamaño global.

FICHAS TÉCNICAS

	ŠKODA ENYAQ COUPÉ RS	FORD MUSTANG MACH-E GT AWD	VOLVO C40 Recharge Single Extended Range Ultimate
MOTOR ELÉCTRICO 1		**MOTOR ELÉCTRICO 1**	
Motor	Trasero transversal	Trasero transversal	Trasero transversal
Potencia máxima	210 kW (286 CV)	n.d.	185 kW (252 CV)
Par máximo	545 Nm	n.d.	420 Nm
MOTOR ELÉCTRICO 2			
Motor	Delantero transversal	Delantero transversal	Iones de litio
Potencia máxima	80 kW (109 CV)	n.d.	82 kWh (78 kWh útiles)
Par máximo	134 Nm	n.d.	n.d.
SISTEMA PROPULSIÓN			
Potencia máxima	250 kW (340 CV)	358 kW (487 CV)	185 kW (252)
Par máximo	545 Nm	860 Nm	420 Nm
BATERÍA			
Tipo	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad nominal	82 kWh (77 kWh útiles)	98,7 kWh (91 kWh útiles)	82 kWh (78 kWh útiles)
Tensión nominal	n.d.	n.d.	n.d.
Tiempo de carga	8 horas a 11kW en CA	7,2 horas a 11 kW en CA	8 horas a 11 kW en CA
28 minutos a 175 kW en CC (0-80 %)		45 minutos a 150 kW en CC (0-80 %)	27minutos a 200 kW en CC (0-80 %)
Potencia de carga máx.	175 kW en CC y 11 kW en CA	150 kW en CC y 11 kW en CA	200 kW en CC y 11 kW en CA
TRANSMISIÓN			
Tipo	Tracción total eléctrica	Tracción total eléctrica	Tracción trasera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad	Automática, 1 velocidad	Automática, 1 velocidad
BASTIDOR			
Suspensión delantera	Mc Pherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera y barra estabilizadora	Paralelogramo deformable; resorte helicoidal	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica	Cremallera asistida electromecánica	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción	Control de estabilidad y tracción	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados (del.) y tambor (tras.)	Discos ventilados de 385 mm (del.) y macizos (tras.)	Discos ventilados delante y detrás
Neumáticos	235 / 50 R20 (del.) y 255 / 45 R20 (tras.)	245 / 45 R20	235 / 50 R19 (del.) y 255 / 45 R19 (tras.)
Llantas	8 x 20 (del.) y 9 x 20 (tras.) pulgadas	8 x 20 pulgadas	7,5 x 19 pulgadas
PRESTACIONES			
Velocidad máxima	180 km/h	200 km/h	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,5 segundos	4,4 segundos	7,3 segundos
CONSUMOS			
Recorrido mixto	15,9 kWh / 100 km	21,2 kWh / 100 km	16,4 kWh / 100 km
Autonomía	543 km	490 km	576 km
DIMENSIONES			
Longitud/anchura/altura	4.653 / 1.879 / 1.607 mm	4.743 / 1.881 / 1.586 mm	4.440 / 1.873 / 1.591 mm
Distancia entre ejes	2.768 mm	2.984 mm	2.702 mm
Nº de plazas	5	5	5
Peso en vacío	2.258 kg	2.348 kg	2.096 kg
Capacidad de maletero	570 - 1.610 litros	402 - 1.420 (trasero) + 100 (delantero) litros	413 - 1.205 (trasero) + 31 (delantero) litros

PRUEBA ECO

HONDA e:Ny1 Advance

SUV atípico

Más conocido como la versión 100% eléctrica del HR-V, este todocamino de nombre complicado es la segunda opción cero emisiones que Honda propone en Europa. Es compacto, ofrece muchísimo equipamiento de serie y tiene etiqueta CERO pero, ¿está justificado su elevado precio?

Eduardo Lausín · Paloma Soria

EURO NCAP — FOR SAFER CARS
NO DISPONIBLE

HONDA e:Ny1 Advance	
Tipo de motor	Eléctrico delantero
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	310 Nm
Batería	68,8 kWh (brutos)
Autonomía	412 km
Velocidad máxima	160 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,6 s
Precio base	55.400 €
Precio desde	52.400 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Julio de 2023
Valoración Altagama	★★★☆☆

*Consultar condiciones en honda.es/cars

La oferta de productos de Honda en Europa es interesante, pues hay mucha variedad. Esta variedad es todavía mayor viendo cómo poco a poco son más los modelos 100% eléctricos con etiqueta ambiental CERO que la firma japonesa trae a nuestro país. Tras el curioso Honda e, llega este que probamos hoy: el e:Ny1. El nombre es tan complicado de pronunciar como de explicar: solo le diré que forma parte de una nueva serie de vehículos 100% eléctricos que la marca pretende completar en los próximos años. En cualquier caso, la pronunciación fácil suena así como "anyone", del inglés 'cualquiera'. Lo que no tengo claro es si un vehículo que supera 50.000 € es un vehículo para 'cualquiera'.

El e:Ny1 tiene un precio de partida de 52.400 €, algo más de 55.000 en esta versión tope de gama probada. Se me antoja una tarifa bien elevada para un SUV compacto, de apenas 4,38 metros de largo. Sobre todo porque el modelo del que parece derivar, el HR-V, tiene un precio 15.000 € menor a igualdad de equipamiento. Eso por un lado. Por otro, es de los más caros de su categoría: BMW iX1, BYD Atto 3, KIA e-Niro, Mercedes-Benz EQA... La lista es casi interminable.

Sin opciones: las únicas llantas disponibles para el e:Ny1 son estas multirradio de 18".

¿Qué ofrece a cambio?

Es hora de hacer un trabajo de reflexión y ver qué comporta a cambio este 100% eléctrico de Honda. En el apartado técnico, el e:Ny1 es un coche de tracción delantera. Equipa un motor eléctrico en el eje delantero de 204 CV de potencia y 310 Nm de par límite. Es el único disponible: ni hay más o menos potencia ni hay versiones de doble propulsor y tracción total. La mecánica se alimenta de una batería de 68,8 kWh de capacidad, que es mucho para un vehículo de esta categoría y tamaño. Datos en mano, el coche recorre un total de 412 km, que, al contrario, no es mucho para su tamaño de pila.

La razón por la que la autonomía no destaca es el consumo, elevado. En nuestra prueba mixta ha registrado una media de 21,4 kWh/100 km, lo que nos daría un alcance real de unos 300 km. Es decir, el e:Ny1 es un modelo que se desenvuelve mejor en ámbito urbano. No solo por esto, también porque la potencia de recarga no es muy elevada. En CA alcanza 11 kW, que está bien y es estable, pero en continua se limita a solo 78 kW, lo que implica esperar más de 40 minutos para reabastecerlo del 0-80%. Es, por cierto, una potencia de carga superada por gran parte de sus rivales, muchos de ellos, como decía, de menor precio.

La iluminación es en tecnología LED, pero no ofrece ningún sistema algo más avanzado tipo matricial.

Dejando de lado este tema, ir a sus mandos es agradable. Ofrece una potencia que mueve muy bien el conjunto, pero además lo hace de manera suave y en silencio. Me gusta mucho cómo se desenvuelve en ciudad y también carretera, donde me parece un

HONDA e:Ny1 Advance

LO MEJOR
- Confort y suavidad
- Equipamiento de serie
- Calidad general

LO PEOR
- Consumo elevado
- Autonomía y potencia de recarga
- Precio muy elevado

A nivel estético es complicado de diferenciar de un Honda HR-V.

coche más que recomendable si la autonomía satisface nuestras necesidades. Sí echo en falta dos cosas a este respecto. La primera es mayor aislamiento acústico a alta velocidad, que mejoraría el confort a bordo (lo considero bastante elevado). Y segundo, una frenada regenerativa más trabajada: admite seleccionar la intensidad de recuperación, pero hay tan poca diferencia entre los diferentes niveles que, al final, no merece la pena jugar con ellos. Una pena, porque sería una forma de ganar eficiencia, sobre todo en entornos urbanos, donde más partido se saca, justo, a la frenada regenerativa. Eso sí, los niveles propuestos se seleccionan desde cómodas levas tras el volante, solución simple y efectiva.

La potencia de carga es de 11 kW en CA y de solo 78 en CC, estable pero muy poco a estas alturas.

Amplio y bien equipado

Pasando a otra cosa, el Honda e:Ny1 se parece mucho al HR-V, aunque esto no es del todo así. Su carrocería es semejante, de hecho, comparten multitud de componentes, pero la plataforma sobre la que se asienta, dice la marca, es específica para eléctricos, a diferencia de la que da vida a aquel.

Una de las cosas que los distingue es la batalla, ligerísimamente menor en este eléctrico. No significa esto que haya grandes diferencias a nivel habitabilidad. De hecho, el e:Ny1 es bastante amplio en todas sus plazas, siendo la anchura la cota más contenida. Sin embargo, la colocación

VALORACIÓN

HONDA e:Ny1 Advance

Imagen	✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖

Cuadro de mandos digital: muestra mucha información, pero está demasiado repartida y es algo complicado navegar por los menús.

El equipamiento de seguridad es, de nuevo, completísimo: no falta absolutamente de nada.

Las levas tras el volante ajustan la frenada regenerativa, pero hay poca difrencia entre niveles.

Los modos de conducción alteran levemente la respuesta del motor, algo más viva en Sport.

Selector del cambio por botones, muy particular y no especialmente intuitivo.

El multimedia de 15" es espectacular y su rendimiento, correcto, pero no es compatible con Android Auto sin cable. Una pena.

El espacio interior es adecuado y correcto para su tamaño global. El maletero es, además, más grande que el del HR-V con 344 litros.

de la batería bajo el piso hace de las suyas, elevando la altura del suelo y obligando a los pasajeros a llevar las rodillas más flexionadas. Nada grave. A cambio ofrece más maletero que su 'homólogo' híbrido. Son 344 litros de maletero, cifra correcta pero que tampoco está a la altura de las mejores de su clase. Es, en todo caso, un baúl muy aprovechable por sus formas y tiene una boca de entrada grande, aunque algo alta respecto al suelo.

Detalle del botón de desbloqueo de la boca de carga, que se oculta tras la parrilla delantera.

Fácil: viene con todo

Otro detalle reseñable del e:Ny1 es el equipamiento. Honda lo pone fácil: solo dos acabados, desde el básico con dotación completa. Esta unidad de pruebas va con el más alto y lo trae todo, una de las razones por las que sale caro. De hecho, no falta de nada: desde iluminación LED a todos los asistentes a la seguridad, techo panorámico (que inexplicablemente por dentro se cubre con una especie de estores desmontables a guardar en el maletero una vez retirados, un engorro), multimedia sobre pantalla de 15"... En esto no se le puede poner pega alguna, aunque sí a cómo funciona. Y es que aunque lleva de todo, algunos sistemas no son especialmente intuitivos.

Por ejemplo, el cuadro digital muestra demasiada información y, al mismo tiempo, es engorroso buscarla. También echo en falta información del sistema eléctrico más completa, así como una interfaz un poco más moderna en el multimedia, sistema, dicho sea de paso, incompatible con Android Auto inalámbrico. ◻

Su precio es elevado, pero a cambio ofrece un equipamiento absolutamente completo

EL PROBADOR OPINA

La base es buena y, seguro, cumple con las necesidades de una gran parte de usuarios, pero su elevado precio no está justificado. Sobre todo porque su perfil técnico, demasiado simple, no ofrece nada que respalde esa tarifa.

FICHA TÉCNICA

HONDA e:Ny1 Advance

PRECIO: 55.400 €
LANZAMIENTO: Julio de 2023

MOTOR ELÉCTRICO	
Motor	Delantero
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo combinado	310 Nm
BATERÍA	
Tipo	Polímeros de iones de litio
Capacidad nominal	68,8 kWh (brutos)
Tensión nominal	n.d.
Tiempo de carga	6h a 11 kW en CA; 45 min a 78 kW en CC
Potencia de carga máxima	78 kW en CC y 11 kW en CA
TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
BASTIDOR	
Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Suspensión trasera y resorte helicoidal	Rueda tirada con elemento torsional
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados de 312 mm (del.) y discos macizos de 282 mm (tras.)
Neumáticos	225 / 50 R18
Llantas	n.d.
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	160 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,6 segundos
CONSUMOS	
Recorrido mixto	18,2 kWh / 100 km
Autonomía	412 km
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	4.387 / 1.790 / 1.584 mm
Distancia entre ejes	2.607 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.752 kg
Capacidad de maletero	344 - 1.136 litros

CONTACTO

HONDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.
C/ De la Selva nº 4 Urb. Mas Blau
08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)

Página Web:	www.honda.es
Telf. atención al cliente:	902 42 46 46
Garantía	3 años

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; detector de fatiga; detector de tráfico cruzado trasero; lector de señales de tráfico; control de ángulo muerto; control de velocidad de crucero adaptativo; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámaras de visión 360º; asistente de aparcamiento automático; selector de modos de conducción; climatizador bizona; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 15"; Bluetooth; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; radio digital; entrada y arranque sin llave; retrovisor interior fotosensible; portón del maletero eléctrico manos libres; asiento del conductor de ajuste eléctrico; asientos delanteros y volante calefactables; freno de estacionamiento automático; techo solar panorámico; tapicería en símil piel y llantas de aleación de 18".

OPCIONES Pintura metalizada (800 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

No hay absolutamente nada que añadir al equipamiento de serie, salvo la pintura metalizada. Sin embargo, no se echa nada en falta, es un coche verdaderamente completo.

LOS RIVALES

BYD ATTO 3 DESIGN	39.990 €
Tipo de motor	Eléctrico delantero
Batería / autonomía	60,4 kWh / 420 km
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	310 Nm
Velocidad máxima	160 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,3 s
Consumo combinado	15,6 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.455 / 1.875 / 1.615 mm
Capacidad de maletero	440 l - 1.338 litros
Nos gusta	Relación precio/equipamiento y confort
No nos gusta	Detalles de acabado

KIA e-NIRO Emotion 150 kW 65 kWh	51.175 €
Tipo de motor	Eléctrico delantero
Batería / autonomía EV	64,8 kWh / 460 km
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	255 Nm
Velocidad máxima	167 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,8 segundos
Consumo combinado	16,2 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.420 / 1.825 / 1.570 mm
Capacidad de maletero	475 - 1.392 (tras.) + 20 litros (del.)
Nos gusta	Equipamiento de serie
No nos gusta	Precio elevado

AVANCE

PORSCHE 911
Amanece una y otra vez

La puesta al día del icónico 911 trae consigo la primera hibridación del modelo, de momento reservada a la versión GTS (se hace con sello ECO). Estas son las primeras declinaciones de otras por venir en una saga que se reinventa a cada paso. E. Cano

Sobre todo, el interior recibe instrumentación de nuevo cuño, ahora sobre un display de 12,". El multimedia sigue confiando en otro de 10,9.

Porsche desvela novedades para la vigente gama 911, con denominación interna 992 (ahora 992.2). De momento sabemos de las modificaciones practicadas a los Carrera (abajo en azul), ya con 394 CV (+9 al dotarse de nuevos turbocompresor e intercooler) y 540 Nm para 293 km/h y 4 segundos de parado y hasta 100 km/h (es automático PDK, de ocho relaciones), y GTS (en las imágenes, de color gris oscuro o negro descapotable en el anexo de la página siguiente), que sube a 541 CV (+61) y 610 Nm.

Las claves

- Actualización de gama
- 911 Carrera con 9 CV más (394)
- 911 GTS con hibridación (doble motor y 541 CV)
- 911 GTS con etiqueta ECO de la DGT
- Nueva instrumentación
- Disponibles en Coupé, Cabriolet y Targa
- De 149.302 a 207.444 €

Precisamente, el último constituye una de las grandes primicias al dotarse de hibridación. A saber, parte del reputado propulosr de gasolina bóxer con seis cilindros opuestos y 3,6 litros de capacidad, sobrealimentado por un único turbo (antes eran dos) eléctrico, o lo que es igual, accionado por un motor de esa naturaleza que acciona el compresor a la velocidad requerida con independencia del flujo de gases de escape en la turbina. Esto reduce desfases (entre la pisada al acelerador y la reacción del vehículo) o turbo-lag. Es una mecánica eléctrica de 15 CV que a la vez actúa como generador.

Pero, y aquí viene lo mejor, hay un segundo motorcito eléctrico incrustado en el cambio automática PDK (doble embrague y ocho marchas, única alternativa en el 911 GTS) de 54 CV/150 Nm (ofrece picos de 64 CV durante 10 segundos). Como el anterior, se alimenta de una pequeña batería de iones de litio (va situada en el eje delantero) de 1,9 kWh y 27 kg de peso; soporta todo ello una red de 400 V. Al final, y aunque la tara global sube 50 kg sobre el 911

Detalle del nuevo Drive Mode en el volante: pulsando el botón rojo el 911 GTS logra picos de 64 CV extra.

Los faros son ahora de serie LED matriciales, con capacidad para alumbrar a 600 metros de distancia.

El nuevo 911 GTS, que parte de 198.102 €, incorpora eje trasero direccional, entre otros muchos

GTS precedente, mejora prestaciones: 0-100 km/h en 3 segundos justos y velocidad punta de 312 km/h (antes 3,3 y 311). Eso sí, nunca se mueve de forma eléctrica.

El 911 GTS, que lo hay en siluetas Coupé, Cabriolet y Targa y que como el 911 Carrera es de tracción trasera, no se detiene ahí y añade florituras de chasis al estilo del siempre bienvenido eje trasero direccional, barras estabilizadoras activas o PDCC, sistema de refrigeración activa (aletas móviles automáticas en los bajos del frontal)...

En detalle, la última comprende diez piezas verticales (cinco a cada lado, a modo de persianas) que abren y cierran automáticamente para gestionar el flujo de aire, según los requisitos puntuales de refrigeración. □

A TENER EN CUENTA

La gama al completo trae de serie dos asientos, con opción sin coste a otros dos posteriores. Al volante hay cambios de consideración, sobre todo en lo referente a la instrumentación, que ahora va integrada en una pantalla de 12,6" cuando anteriormente se desglosaba en una pieza para el cuentarrevoluciones que era central y analógica flanqueada por sendos displays. Estrenan arranque por botón (sí, a la izquierda del volante) y exhiben multimedia en pantalla de 10,9". En otro orden de cosas, los faros pasan a er LED matriciales de serie, con opción a otros más sofisticados equipados con 32.000 píxeles por lente de control individual (alumbran a 600 metros), hay siete nuevos diseños de llantas, de 19, 20 o 21", en el 911 Carrera con piezas de carbono opcionales para reducir resistencia aerodinámica, consumo y emisiones, así como un inédito kit aerodinámico (con parachoques delantero diferente y alerón trasero) para reducir elevación vertical y ganar agarre: en Nürburgring Nordschleife fija 7:16,934 minutos con el 911 GTS (8,7 segundos más rápido que antes).

CONTACTO

POLESTAR 3

Sorpresa gratificante

Volvemos a constatar que Polestar sabe hacer grandes automóviles (eléctricos) tan lujosos como el 3, técnicamente avanzado, extremadamente minimalista y ante todo sorprendentemente dinámico, más allá de peso y envergadura. Gratificante. Eduardo Cano

Pese a la pequeña pantalla (9") frente al conductor con datos básicos de marcha, la central (14,5") absorbe el grueso de la gestión en el Polestar 3...

El Polestar 3 es nuevo en escena, si bien en la práctica llega al tiempo que el 4, del que en breve le hablaré sobre sensaciones de conducción, concretamente en el próximo número de Altagama. Uno y otro SUV cupé, el 3 más grande, enriquecen una marca que hasta la fecha solo se nutría del 2, pero que pronto contará con un portfolio de cinco exclusivos modelos 100% eléctricos.

Con cinco plazas y otras tantas puertas, el 3 parte de 88.900 € con 489 CV y se planta en 95.500 (Performance Pack) si lo prefiere con 517 (840 y 910 Nm, respectivamente). A medio plazo lo habrá de un solo motor y tracción trasera, más económico pero sobre todo de autonomía superior; de momento aterriza con doble motor y doble tracción.

Entre los grandes

Con 4,90 metros de longitud, 1,61 de altura y 2,12 metros de anchura (batalla de 2,99 metros y altura libre al suelo de 20 cm), juega con dos maleteros (delantero de 32 litros para cables de carga y posterior de 484, incluido el cofre bajo el piso) y viene a hacerse hueco entre los Audi Q8 e-tron Sportback y BMW iX, esencialmente.

Según versión, homologa una autonomía de 631 o de 561 km a partir de una batería CATL (química níquel, manganeso y cobalto) de 111 kWh (107 útiles) que puede recargar a picos de continua de 250 kW (30 minutos del 10-80%) , o bien de 11 kW en el caso de ser un punto de corriente alterna (11 horas al completo).

Hemos tenido ocasión de completar unos 200 km en una primera toma de contacto con el nuevo modelo. A mi parecer, lo más sorprendente en él es la pasmosa facilidad con la que digiere tramos virados. Polestar siempre ha sabido hacer coches deportivos (se ocupaba de las versiones 'calientes' de Volvo antes de ser marca inde-

... con multimedia a base de Android Automotive y servicios Google. Debajo, mando de volumen.

Las claves

- Primer SUV cupé grande de la marca sueca
- 100% eléctrico, doble motor, doble tracción y 489 o 517 CV; hasta 631 km de alcance
- Recarga CC hasta 250 kW (30 min. 10-80%) y a 11 en CA (11 horas)
- Desde 88.900 €

Maletero frontal tapado por una cobertura tipo iPad; sirve para cables y triángulos, básicamente.

Asientos de primer nivel y tapizado Bio-attributed WeaveTech, de cuero Nappa perforado, en lana...

pendiente), y está claro que ha exportado ese know-how al mundo eléctrico. Nada fácil atendiendo a envergaduras y pesos tan considerables (unas 2,5 toneladas en orden de marcha) como el de nuestro protagonista.

Pero lo consigue, vaya si lo hace. Por ejemplo configurado para que sea el motor posterior el que empuje más y dotando a ese eje de reparto selectivo de par entre ruedas (Torque Vectoring Dual Clutch) según agarre. El hecho es que, al volante, gira con decisión y va exactamente por donde se dicta gracias a la precisión de la dirección y al monolítico movimiento de un conjunto que, a la vez, frena con potencia y resistencia.

Muy, muy rápidos

Y eso que hablamos de vehículos rápidos, mucho: 5 segundos de 0-100 km/h el más asequible y tres décimas menos el más enérgico, siempre limitados a 210 km/h. Puesto a punto por Polestar Engineered, responsable del 2 BST, el más capaz disfruta de setup de chasis privativo junto a detalles como el dorado de cinturones y tapones de válvulas de rueda.

Por cierto, de serie calzan llantas de 20, 21 o 22", según versión, mientras que los frenos responden a un esquema delantero Brembo, con pinzas de cuatro pistones y discos de 400 mm, y trasero con discos ventilados de 390 y pinzas monopistón. ¡Ah! la suspensión es adaptativa, con muelles neumáticos de doble cámara y amortiguadores ZF de firmeza variable (ajustan 500 veces por segundo). Con razón va cómo va. ¿Me permite un 'lunar'? Faltan asideros de techo. ¿Y un consejo? No lo dude: pídalo con el magnífico audio 3D Bowers & Wilkins (1.600 W) opcional. □

Aerodinámico: manillas de puerta enrasadas al circular y, llamativo, alerón en el borde frontal.

Ocupantes traseros: disfrutan de reglajes propios para climatización y calefactado de asientos.

Portón trasero motorizado, amplio y garante de una accesibilidad notable a un maletero solo correcto.

CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

El nuevo 3 es el buque insignia de la marca hasta la llegada del 5, una suerte de súper GT tipo Porsche Taycan, y del 6, que aventura un excitante roadster de estilo 2+2. Por ello no escatima en tecnología y, de ahí, por ejemplo, el sistema de conducción autónoma basado en el avanzado sensor LiDAR, disponible en opción para compras desde mediados de 2025 en el pack Pilot Pack (unos 5.000 €). LiDAR es una unidad de control adicional con tres cámaras (y sistema de autolimpieza, también para las traseras) y cuatro sensores ultrasónicos que eleva la conducción autónoma al nivel 3.

COMPARATIVA

TOYOTA GR86 RZ vs. AUDI TT Coupé 45 TFSI quattro S tronic Last Edition

Punto y final

Las nuevas normativas anticontaminación están cambiando la forma de ver el automóvil en Europa, una nueva visión en la que los deportivos no parecen tener cabida. Quizá por ello, Audi y Toyota despiden, casi a la vez justamente, dos de ellos: un icono del diseño como el TT y otro de las sensaciones. Antes de que sea tarde, los enfrentamos.

Eduardo Lausín Paloma Soria

TOYOTA GR86 RZ	
Tipo de motor	**Gasolina, 4 cilindros bóxer, atmosférico**
Cilindrada	**2.387 cm³**
Potencia máxima	**234 CV a 7.000 rpm**
Par máximo	**250 Nm a 3.700 rpm**
Velocidad máxima	**226 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**6,3 segundos**
Precio base	**36.900 €**
Gama desde	**36.900 €**
Cuota Renting	**n.d.**
Lanzamiento	**Mayo de 2022**
Valoración Altagama	★★★★★

*Consultar condiciones en toyota.es

AUDI TT Coupé 45 TFSI quattro S tronic Last Edition	
Tipo de motor	**Gasolina, cuatro cilindros en línea, turboalimentado**
Cilindrada	**1.984 cm³**
Potencia máxima	**245 CV entre 5.000 y 6.500 rpm**
Par máximo	**370 Nm entre 1.600 y 4.300 rpm**
Velocidad máxima	**250 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**5,1 segundos**
Precio base	**72.800 €**
Gama desde	**72.800 €**
Cuota Renting	**n.d.**
Lanzamiento	**Octubre de 2023**
Valoración Altagama	★★★★½

*Consultar condiciones en audi.es

Usted me dirá que son dos coches que tienen poco que ver, y hasta cierto punto estaré de acuerdo. Pero retrocedamos en el tiempo, a finales de los años 90, cuando salió a la luz el primer Audi TT. Seguro que lo recuerda, porque fue absolutamente rompedor. Lo fue por diseño, que le convirtió en todo un icono, pero también rompió con la monotonía en la marca. Por fin había algo nuevo, un producto fresco. Y no solo en Audi, en el mercado en general. Tanto que ni los dos grandes competidores de la firma de los aros, BMW y Mercedes-Benz, han llegado jamás a tener en sus filas un vehículo semejante.

El TT era un coche pequeñito, de dos puertas y carrocería cupé, un coche que enamoraba sobre todo a jóvenes. Y creo que, sin quererlo, acabo de describir también al Toyota GR86. El japonés también tiene una historia, y es que este modelo deriva directamente del GT86, presentado a principios de la pasada década como encarnación, a su vez, del famoso Toyota AE86. Al final, la receta era casi la misma que la del TT: traer al mercado una receta deportiva simplificada y que atrajera a un público joven. De hecho, el precio de partida de aquél TT original y el de este GR86 es muy parejo, en el entorno de los 35.000 €. ¡Cómo ha cambiado la cosa!

AUDI TT Coupé 45 TFSI quattro S tronic Last Edition

LO MEJOR
- Facilidad de conducción
- Buenas prestaciones
- Agilidad

LO PEOR
- Equipamiento de seguridad un tanto justo
- Precio elevado
- Edición limitada algo sosa

Cada uno, a lo suyo

Cada uno de los modelos aquí comparados empieza con una misma base y cada marca la ha desarrollado a su manera. Para empezar, este TT Last Edition (el único TT que se ha podido comprar en los últimos meses antes de retirarse de la venta) acude a una configuración de tracción total alimentada por un motor 2.0 turbo de 245 CV de potencia. Es un conjunto típico en Audi y en el Grupo Volkswagen, un propulsor que lleva años entre nosotros con un resultado magnífico en la ecuación rendimiento/usabilidad.

De hecho, esta es probablemente la mejor baza del TT, su usabilidad. Es cómodo, más o menos práctico y con una mecánica que cumple con creces para las necesidades del día a día... y con las necesidades cuando el cuerpo pide algo más de marcha.

La iluminación LED es de serie, con tecnología matricial. El equipamiento de serie es muy rico.

El alerón trasero fijo sustituye al retráctil de serie. Viene así en esta edicicón Last Edition.

De hecho, es un coche notablemente más rápido que el GR86, que acude a una mecánica de mayor cilindrada, 2,4 litros, pero sin sobrealimentación. Al final declaran una potencia muy parecida (245 CV el TT por los 234 del GR86), pero el bloque sobrealimentado del alemán es mucho más voluntarioso y, todavía más importante, está más lleno en todo el rango de revoluciones. Esto es una ventaja, como decía, en el día a día, y también para sentenciar cualquier prueba de aceleración pero, ¿es también una motorización divertida?

El 2.0 turbo corre más y corre mejor, está claro, pero al mismo tiempo es tan perfecto que no permite disfrutar tanto del noble arte de pilotar. Menos aun cuando va combinado con una transmisión automática que lo hace todo a las mil maravillas. Maldita sea, este TT es un producto tremendamente rápido y efectivo, un auténtico GTI con una carrocería más esbelta. El motor del GR86 nos obliga a trabajar, y eso que ha ido

El cuadro de mandos digital hace las veces de multimedia. Se controla desde una ruleta en la consola.

Levas de cambio tras el volante para el cambio automático.

Detalle de la placa de identificación de esta edicicón especial.

Solo lo hay con cambio automático de doble embrague y 7 marchas.

Sin pantalla central: aireadores inspirados en la aviación. El cuidado por el detalle es sublime.

mejorando puntos flacos en esta nueva generación (emplea la misma base del antiguo GT86). Tiene menos bajos, una zona meda más liviana y, por fin, una parte alta del cuentavueltas de donde no querremos salir. Y no lo haremos por varias razones: es donde mejor rinde y donde mejor suena.

Más lleno que nunca

Subir de vueltas en el Toyota es, creo, la experiencia que un amante de la conducción de verdad quiere sentir. El propulsor ha mejorado mucho desde su pasada generación, tanto que ha pasado de no convencerme en absoluto a ganarme por completo. La banda de par es ahora más plana, se nota más lleno y la respuesta es mucho más inmediata. Ya no es necesario bajar constantemente de marcha para hacerle reaccionar, aunque merece la pena hacerlo porque el cambio manual que viene de serie es absolutamente exquisito. Y cuando digo de serie me refiero a que no hay cambio manual ni ▫▫▫

Las llantas de 20" en color negro y las pinzas pintadas en color rojo son de serie en el Last Edition.

VALORACIÓN

AUDI TT Coupé 45 TFSI quattro S tronic Last Edition

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖

El cuadro es mucho más simple, pero la calidad de la información es muy buena. Proopone varias vistas.

Hay medidores que demuestran que este coche es para pistas.

GR está que se sale, con una gama deportiva que levanta pasiones.

Cabe desactivar los controles para facilitar el derrape. Adictivo.

EL multimedia es muy simple, y así debe ser: casi parece un producto after market.

como opción, decisión por parte de Toyota casi casi de aplaudir.

Este es definitivamente más divertido de conducir. Más lento, sí, pero más divertido, lo que demuestra que no hacen falta demasiados caballos para pamuchossarlo bien. Claro que el peso tiene mucho que ver en esto. El Toyota es un modelo más liviano, algo más de 100 kg, y lo es entre otras cosas porque prescinde de la eficaz tracción total del Audi por una más simple trasera con autoblocante. Esto lo hace todavía más divertido.

Lo que de verdad me gusta de este japonés es lo fácil que es ir al límite. ¡Es que pide circuito, y cuanto más ratonero, mejor! Todo se pone a punto para divertir al conductor, todos los mandos responden sin titubeos a nuestras órdenes, desde la dirección hasta los frenos. Hay una conexión implícita entre hombre y máquina: nos hace ser mejores pilotos. En el TT todo va más filtrado fruto de su extraordinario chasis que se traga todo. Ir fino con el Audi es coser y cantar, sin esfuerzo. El TT nos hace creernos mejores pilotos. Y en realidad lo seremos porque, como decía, acabaremos rodando más rápido.

Preparado para circuito

Pero, de cara a realizar una conducción más pasional y agresiva el Toyota tiene más argumentos para ganar. Especialmente con el Circuit Pack que lleva esta unidad de pruebas y que me parece una opción cara, pero muy interesante. Comprende frenos de mayor rendimiento firmados por AP Racing, incluidos discos rayados, llantas forjadas que reducen peso no suspendido y también gomas de muy altas prestaciones, casi de circuito, por lo que el agarre está más que garantizado. Nada de esto aparece en el más burgués germano. Claro, que el este también presume de versiones más preparadas para ello, como los

TOYOTA GR86 RZ

LO MEJOR
- Motor más puntiagudo
- Puesta a punto
- Precio menor

LO PEOR
- Menor usabilidad
- Aislamiento más justo
- Equipamiento un poco limitado

VALORACIÓN
TOYOTA GR86 RZ

Imagen	✖✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖
Maletero	✖✖✖
Motor	✖✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖

La iluminación también es LED aquí, pero el Toyota no tiene un sistema tan depurado como el de Audi.

El TT destaca por usabilidad, pero el GR86 es claramente más divertido

TT S y TT RS de hasta 400 CV de potencia. Y ahí, lo siento Toyota, no hay nada que hacer.

En cualquier caso, nada de lo que he descrito puede servirle ni a usted ni a mí. Principalmente porque ninguno de estos vehículos se puede adquirir ya nuevo en concesionario, por diversas razones. El Toyota es un apestado en Europa. No hablo de los aficionados, que lo recibimos con los brazos bien abiertos, sino por los que redactan las normativas anticontaminación. De ahí que Toyota haya destinado solo un puñado de unidades a nuestro mercado, todas asignadas. Solo cabe esperar algún lote de pedidos extra en meses venideros, última oportunidad para hacerse con un coche, a mi juicio, excepcional.

Circuit Pack: añade tanto estas llantas forjadas como unos frenos más potentes con discos rayados.

¿Un sustituto?

El caso del TT es algo más extremo. Y es que desaparece para siempre. O al menos no hay noticia de una nueva generación más allá de esta. Y si llega tenga seguro que será en otro formato, puede que incluso plenamente electrificado. De todos modos, el de los cuatro aros no lo ha hecho nada mal, sobre todo porque ha aguantado nada menos que cinco lustros en el mercado a través de un puñado de generaciones que han conquistado a un público diverso y que, estoy seguro, ha traído a mucho nuevo cliente a la marca.

Una forma de celebrar esa historia, y de paso despedirla, ha sido lanzar esta edición Last Edition limitada a las últimas 25 unidades del TT vendidas en España. Exhibe detalles exclusivos como el número de la unidad (en imagen, la última de las 25) y va repleto de detalles como el paquete S line más avanzado, alerón trasero fijo, llantas de 20” o paquete óptico en negro. Claro, que esto también implica pagar 72.800 €, que es lo que cuesta. No voy a entrar a comparar ese precio con el del nipón, claramente menor, pero sin duda la tarifa demuestra cómo el TT ha evolucionado con los años hasta convertirse en un sofisticado producto al alcance de una élite. ◻

EL PROBADOR OPINA

No van dirigidos al mismo cliente, pero la base es parecida. Apuntan a un comprador joven deseoso de conducción emocionante. El Toyota es más pasional, pero el TT nunca dejará de ser un icono que mezcla de deportividad y sofisticación. Adiós a los dos.

AUDI TT 25 LAST EDITION

Las plazas traseras son anecdóticas, tanto en longitud como en altura. Al menos se pueden abatir. El maletero no está nada mal: 305 litros.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Control de velocidad de crucero; iluminación LED matricial; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; asistente de arranque en cuesta; selector de modos de conducción; tren de rodaje deportivo S; climatizador; cuadro de mandos digital; multimedia MMI Plus; navegador; Bluetooth; conexión con smartphone; retrovisor interior fotosensible; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros deportivos plus; freno de estacionamiento automático; tapicería en cuero/Alcantara; volante deportivo en cuero/Alcantara pinzas de freno en rojo; pintura metalizada; spoiler trasero fijo; paquete óptico en negro brillo; inserciones en fibra de carbono y llantas de aleción 20".
OPCIONAL Sin opciones.

EL PROBADOR RECOMIENDA

Al ser una edición especial, Audi ha eliminado las opciones subiendo a tope el equipamiento de serie. No hay nada a elegir, si bien el vehículo, ya entrado en años, adolece de algunos sistemas de seguridad avanzados habituales en la gama Audi más moderna.

TOYOTA GR86

El Toyota es algo más angosto que el Audi, con unas plazas traseras también anecdóticas. Su maletero es más justo: solo 226 litros.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario de carril; asistente de arranque en cuesta; control de velocidad de crucero; cámara de visión trasera; ilumnación LED; sensores de luz y lluvia; diferencial autoblocante trasero; climatizador; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 8 pulgadas; Bluetooth; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; radio digital; retrovisor interior fotosensible; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros deportivos; tapicería en tela; volante en cuero y llantas de 17".
OPCIONES Pintura Rojo Kyuzo (1.000 €) y Circuit Pack: incluye discos rayados, pinzas de freno AP Racing en color rojo, llantas Braid forjadas de 18" y neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2

EL PROBADOR RECOMIENDA

Además de la pintura, la única opción que ofrece Toyota está enfocada a la conducción en circuito con todo lo deseable a un precio, eso sí, bastante elevado.

FICHAS TÉCNICAS

AUDI TT Coupé 45 TFSI quattro S tronic Last Edition

MOTOR	
Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.984 cm³
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	245 CV entre 5.000 y 6.500 rpm
Par máximo	370 Nm entre 1.600 y 4.300 rpm

TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción total quattro
Caja de cambios	Automática S tronic de doble embrague y 7 marchas, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR	
Suspensión delantera	Independiente McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados delanteros y discos macizos traseros
Neumáticos	255 / 30 R20
Llantas	9 x 20 pulgadas

PRESTACIONES	
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,1 segundos

CONSUMOS	
Recorrido mixto	7,6 l/100 km
Emisiones (CO_2)	176 g/km

DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	4.191 / 1.832 / 1.376 mm
Distancia entre ejes	2.505 mm
Nº de plazas	4
Peso en vacío	1.460 kg
Depósito de combustible	55 litros
Capacidad de maletero	305 - 712 litros

Ninguno se puede comprar ya nuevo en concesionario

TOYOTA GR86 RZ

MOTOR	
Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros bóxer (opuestos entre sí), atmosférico
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	2.387 cm³
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	234 CV a 7.000 rpm
Par máximo	250 Nm a 3.700 rpm

TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción trasera
Caja de cambios	Manual de 6 relaciones

BASTIDOR	
Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados de 294 mm (del.) y de 290 mm (tras.)
Neumáticos	215 / 45 R17
Llantas	7,5 x 17 pulgadas

PRESTACIONES	
Velocidad máxima	226 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,3 segundos

CONSUMOS	
Recorrido mixto	8,7 l/100 km
Emisiones (CO_2)	198 g/km

DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	4.265 / 1.775 / 1.310 mm
Distancia entre ejes	2.575 mm
Nº de plazas	4
Peso en vacío	1.339
Depósito de combustible	50 litros
Capacidad de maletero	226 litros

COMPARATIVA ECO

RENAULT AUSTRAL E-TECH FULL HYBRID 200 CV vs. KIA SPORTAGE 1.6 HEV AT6 230 CV

Por la puerta grande

Kia Sportage y Renault Austral son dos de las opciones más atractivas y equilibradas del segmento SUV medio. Triunfadores en lo familiar, en gran medida por confort y espacio, si apostamos por estas eficientes variantes híbridas sin enchufe el consumo será otro de sus atractivos.

E. Cano Paloma Soria

RENAULT AUSTRAL ICONIC ESPRIT ALPINE E-TECH FULL HYBRID

Tipo de motor	**Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo + dos motores eléctricos**
Cilindrada	**1.199 cm³**
Potencia máxima	**200 CV**
Par máximo	**n.d.**
Velocidad máxima	**175 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8,4 segundos**
Precio base	**43.700 € (dto.42.401 €)**
Gama desde	**32.500 € (dto.31.538 €)**
Cuota Mensual*	**516 €/mes**
Lanzamiento	**Septiembre de 2022**
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en renault.es

KIA SPORTAGE GT LINE 1.6 HEV 6AT

Tipo de motor	**Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo + un motor eléctrico**
Cilindrada	**1.598 cm³**
Potencia máxima	**230 CV**
Par máximo	**350 Nm**
Velocidad máxima	**193 km/h**
Aceleración 0 a 100 km/h	**8 segundos**
Precio base	**49.375. € (dto. 46.220 €)**
Gama desde	**32.975 € (dto.29.202 €)**
Cuota Mensual*	**506 €/mes**
Lanzamiento	**Enero de 2022**
Valoración Altagama	★★★★☆

* Consultar condiciones en kia.es

Formato SUV y tamaño compacto, sin duda la opción preferida del mercado español. De ahí la importancia de tener productos competitivos en este segmento. Kia lo tiene desde hace tiempo con el Sportage, asiduo en la lista de los más vendidos, y Renault también presume desde hace poco del Austral, vehículo que, en cuanto a ventas, ha caído de pie tras relevar al insulso Kadjar.

Los dos van dirigidos a un mismo cliente y ofrecen básicamente lo mismo, pero con matices. El coreano presenta una gama de motorizaciones más ampia, y eso abre un abanico más generoso, en función de nuestras necesidades. En su 'cartel' propone alternativas de gasolina, turbodiésel, tecnologías mildhybrid y eficientes híbridos autorrecargables o enchufables. El galo es mucho más comedido. Fabricado íntegramente en España, su oferta, que renuncia al diésel, pasa por un híbrido ligero de gasolina y el full hybrid que es el que nos ocupa en este duelo. Punto.

Similares en cuanto a lo que ocultan bajo el capó, las diferencias entre estos híbridos completos también son evidentes. El Sportage es más potente; rinde 230 CV fruto del trabajo conjunto de un motor turbo de gasolina de 1,6 litros, que libera 180 CV, y otro eléctrico que da 60 más.

Tres cilindros el Austral

El Austral hace lo propio, pero desde una mecánica de gasolina de solo 1,2 litros tricilíndrica, con 130 CV (también turboalimentada); el peso eléctrico recae sobre un generador que llega a 68 CV; añade un segundo motor eléctrico de 34 que no aporta rendimiento. Al respecto, oficia de motor de arranque y regula el rango de revoluciones óptimo del térmico. Potencia final, 200 CV.

La firma lumínica identifica rápidamente al Sportage. Los faros son full LED.

Llantas de aleación de 18" con neumáticos de baja resistencia y medida 215/55, de serie.

Los dos vehículos pueden impulsarse con gasolina, electricidad o combinando ambas fuentes. El sistema eléctrico se alimenta de la energía que brindan sendas baterías de iones del litio, más generosa en el Renault, pues su capacidad es de 1,7 kWh, frente a los 1,49 de su rival. Esto permite recorrer unos cientos de metros de manera exclusivamente eléctrica, más en el francés.

Seguimos con el juego de las diferencias. El coreano presenta un cambio automático de seis velocidades basado en un doble embrague. En Renault prefieren un sistema multimodo que presenta cinco relaciones para el motor de gasolina y dos más destinadas al eléctrico. Carece de embrague y sincronizadores, por eso siempre inicia la marcha de forma eléctrica.

El del Sportage es más rápido y convincente en el salto entre marchas, y permite engranar de manera secuencial; el cambio del Austral es más refinado ante una conducción sosegada, pero más

KIA SPORTAGE GT LINE 1.6 HEV 6AT

LO MEJOR
- Confort de marcha y cambio
- Dinámica y más habitable
- Equipamiento completo

LO PEOR
- Dotación de serie cerrada
- Consumo más elevado
- Precio más elevado

Cuadro digital de 12,3": es configurable y puede reflejar imágenes del ángulo muerto.

Levas para gestionar las seis marchas del cambio automático.

La gestión del cambio es sencilla y resulta cómoda e intuitiva.

Asistente Drive Mode: contempla modos de conducción ECO y Sport.

Pantalla táctil multimedia: de nuevo, 12,3". Se maneja como una tablet y goza de resolución.

artificial si incrementamos ritmo, sobre todo al acelerar con contundencia. Y esa faceta provoca, además, un incremento de la sonoridad que llega justamente de la mecánica de gasolina.

También pasa factura acústica al recuperar energía hacia la batería, sobre todo si circulamos a baja velocidad, como en ciudad, o estamos parados en atascos o semáforos. A todo ello, el conductor no interviene en toda esa gestión, puramente automática y con cierto soniquete a generador eléctrico.

En todo caso, en ambos la máxima es que el motor de gasolina trabaje lo mínimo. En esto el modelo de Renault saca mejor nota, sencillamente porque es 'más eléctrico'. De hecho durante la compración su consumo medio ha sido de 6,2 l/100 km, dígitos muy atractivos para un vehículo de 4,51 metros, de largo que pesa 1.702 kg con lo puesto y monta llantas de 20".

VALORACIÓN

KIA SPORTAGE GT LINE 1.6 HEV 6AT

Imagen	✖✖✖✖
Acabados	✖✖✖✖
Puesto de conducción	✖✖✖✖
Habitabilidad	✖✖✖✖
Maletero	✖✖✖✖
Motor	✖✖✖✖
Recuperación	✖✖✖✖
Prestaciones	✖✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖
Caja de cambios	✖✖✖✖
Frenos	✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖

Más ligero y potente

De tamaño similar y 50 kg más liviano, su rival no es tan eficiente, aunque hemos registrado unos meritorios 6,7 litros de promedio. Además, cabe recordar que es 30 CV más potente. En todo caso, números muy saneados para SUV de semejantes porte y potencia.

Más allá, estos modelos arrojan un enfoque fundamentalmente familiar. Si primamos confort de marcha, señalar que el ▫▫▫

Cuadro de mandos digital de 12,3", de serie. Contempla varias configuraciones de presentación.

La palanca del cambio va en la columna de dirección, cómodo.

El mando Multi-Sense va en el volante. Ofrece cuatro perfiles.

Cargador inalámbrico Qi para el móvil. Debajo hay una gran cofre.

Multimedia Open R Link con Google integrado. Los gráficos son más modernos y atractivos.

Austral va algo más firme de suspensión y que los neumáticos de nuestra unidad, con acabado iconic esprit Alpine (el más deportivo de la gama), presentan menor perfil. Y cuando el piso no es perfecto, se nota.

Tracción 4x4 si se desea

El Sportage también va muy asentado (ambos presentan un esquema multibrazo en el eje trasero) y el cambio resulta más agradable y rápido en carretera. Asimismo, ofrece posibilidad de pedirlo de tracción total, que nos asegura más agarre sobre superficies de baja adherencia. Precisamente, iremos un paso más allá en cuanto a personalidad offroad con el 4x4, que añade perfiles de marcha Barro, Arena y Nieve a los ECO, Normal y Sport.

En Austral no hay nada de tracción integral. A cambio propone dirección en las ruedas traseras, la llamada 4CONTROL que resulta

RENAULT AUSTRAL E-TECH FULL HYBRID

▲ LO MEJOR
- Dinámica más ágil
- Consumo más eficiente
- Banqueta trasera deslizable

▼ LO PEOR
- Maletero algo más pequeño
- Tacto del pedal de freno
- Vacíos de potencia ocasionales, provocados por el cambio

VALORACIÓN
RENAULT AUSTRAL E-TECH FULL HYBRID

Imagen	✕✖✖✖✖
Acabados	✕✖✖✖✖
Puesto de conducción	✕✖✖✖✖
Habitabilidad	✕✖✖✖✖
Maletero	✕✕✖✖✖
Motor	✕✖✖✖✖
Recuperación	✕✖✖✖✖
Prestaciones	✕✕✖✖✖
Dirección	✖✖✖✖✖
Caja de cambios	✕✖✖✖✖
Frenos	✕✖✖✖✖
Estabilidad	✖✖✖✖✖
Consumo	✖✖✖✖✖

Tecnología full LED para todos los faros. Los delanteros pueden ser matriciales si pagamos 900 €.

Estas llantas diamantadas de 20˝ vienen de serie con el acabado superior iconic esprit Alpine.

muy efectiva. Cuesta 1.500 € e incrementa claramente la dinámica a alta velocidad, sobre todo, claro, en curva. Y en ciudad reduce considerablemente el radio de giro, hasta igualarlo prácticamente con un Renault Clio, ideal para maniobrar (vaya si se nota).

Con ese sistema, el del rombo se muestra más ágil que su oponente, si bien uno y otro modelo van muy bien en cuanto a comportamiento. El rendimiento, por contra, es superior en el asiático.

Accedamos al interior. Aquí la sensación de calidad sentida es parecida, en todo caso fuera de dudas. La presentación es digital (difiere el formato de la pantalla multimedia táctil). El Austral es algo más práctico porque traslada elementos como la palanca del cambio a la columna de dirección. Así despeja espacio en la consola.

También cuenta con banqueta trasera con una regulación longitudinal de hasta 16 cm por partes (secciones 60/40), aspecto que permite jugar con el espacio para las piernas o la capacidad del maletero, según prioridades. Sin embargo, en esas plazas la habitabilidad del Sportage es superior en las tres cotas tridimensionales, más aún en la altura al techo.

Peor maletero

También hay diferencias en el espacio de carga. El Kia cubica 587 litros, mientras que el Renault rebaja esa cota a 430, que son pocos para lo que se estila en el segmento. Nuestra unidad alcanza 555 litros si desplazamos el asiento trasero a su posición más avanzada.

Sin lagunas a nivel tecnológico. Los dos se rodean de una sofisticada dotación en lo tocante a asistentes de conducción y elementos relacionados con el confort y la conectividad. Cierto que el Austral incorpora, si se desea, faros matriciales o un avanzado Head-up display no disponibles en el rival. También lleva multimedia OpenR Link, con los mejores servicios de Google. El coreano contraataca con control del ángulo muerto con imágenes en el cuadro y un asistente de aparcamiento remoto que permite estacionar el vehículo desde el mando a distancia, mágico.

Con todo, sus acabados más completos no se privan de casi de nada, si bien el precio se dispara un tanto, más el del Sportage que, eso sí, juega con descuentos habitualmente más agresivos. ☐

EL PROBADOR OPINA

Conceptos híbridos eficientes similares, más el Austral, que también es más práctico, ágil... y sobre todo barato. El Sportage es algo más cómodo y da más rendimiento, pero no iguala la modernidad global ni la tarifa de aquel.

KIA SPORTAGE GT LINE

Butacas muy confortables delante, más espacio en las plazas traseras que su rival y maletero de 587 litros, al que se accede por un portón eléctrico.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Faros full LED; asistente de frenada de emergencia; alerta de fatiga del conductor; control de velocidad de crucero con función de atascos; asistente de mantenimiento de carril; control del ángulo muerto; portón trasero eléctrico con función manos libres; sistema de estacionamiento remoto con llave; reconocimiento de señales de tráfico; control de velocidad inteligente; navegador; conectividad Android Auto y Apple CarPlay; cámara de visión 360º; cargador inalámbrico Qi para el teléfono móvil; climatizador trizona; llamada de emergencia e-call; control de la presión del aire en los neumáticos; pantalla táctil de 12,3"; sonido Harman / Kardon; acceso y arranque sin llave; freno de estacionamiento eléctrico; techo solar eléctrico; sensores de luces y lluvia; retrovisores exteriores calefactados y abatibles eléctricamente y llantas de aleación de 18". **OPCIONES** Pintura metalizada (500 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Poco se puede recomendar cuando el equipamiento es cerrado y supercompleto de serie. La única opción es elegir entre los siete colores de pintura. El techo siempre es negro.

RENAULT AUSTRAL ICONIC ESPRIT ALPINE

Butacas delanteras deportivas y banqueta trasera con regulación longitudinal. El maletero cubica entre 430 y 555 litros, según sea la posición del asiento trasero.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; control de crucero adaptativo con Active Driver Assist; control de ángulo muerto; asistente de mantenimiento de carril; reconocimiento de señales; control de fatiga; modos de conducción multi-sense; portón trasero eléctrico con función manos libres; cámaras de asistencia al aparcamiento 360º; faros full LED con antiniebla integrado; asientos delanteros eléctricos, calefactables y con masaje (para el conductor); asientos traseros desplazables 16 cm; volante calefactable; sistema multimedia Open R Link sobre display de 12" con navegador y servicios Google; y conexión inalámbrica para el smartphone.

OPCIONES Pintura metalizada (600-800 €); pack Harman/ Kardon (950 €); Head-up display (de 9,3", 800 €); techo fijo panorámico (1.000 €); sistema 4CONTROL advanced (1.500 €); faros matrix LED vision (900 €) y rueda de emergencia de 17" (180 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El sistema 4CONTROL advanced dota de dirección al eje trasero, resultando así más ágil en curva y maniobrable en ciudad. Los faros matrix LED visión incrementan la seguridad de noche.

FICHAS TÉCNICAS

RENAULT AUSTRAL E-TECH FULL HYBRID

MOTOR TÉRMICO	
Tipo de motor	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.199 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima comb.	130 CV a 4.500 rpm
Par máximo	205 Nm a 1.750 rpm
MOTORES ELÉCTRICOS	
Tipo de motor	Dos eléctricos
Ubicación	Delanteros transversales
Potencia máxima	68 CV / 34 CV
Par máximo	205 Nm / 50 Nm
Batería	Iones de litio de 1,7 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico
Potencia máxima comb.	200 CV
Par máximo comb.	n.d.
TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática multimodo
BASTIDOR	
Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y dinámico de tracción, sistema 4CONTROL
Frenos	Discos ventilados de 320 mm (delante) y discos macizos de 292 mm (detrás)
Neumáticos	235 / 45 R20
Llantas	20 pulgadas
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	175 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,4 segundos
CONSUMOS	
Recorrido mixto	4,6 l/100 km
Emisiones (CO_2)	104 g/km
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	4.505 / 1.830 / 1.620 mm
Distancia entre ejes	2.665 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.702 kg
Depósito de combustible	55 litros
Capacidad de maletero	430-555-1.455 litros

Comparamos los acabados más completos en ambos

KIA SPORTAGE GT LINE 1.6 HEV 6AT

MOTOR TÉRMICO	
Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.598 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima comb.	180 CV a 5.500 rpm
Par máximo	265 Nm entre 1.500 y 4.500 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	
Tipo de motor	Síncrono de imán permanente
Ubicación	Delantero transversal
Potencia máxima	60 CV
Par máximo	264 Nm
Batería	Iones de litio de 1,49 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico
Potencia máxima comb.	230 CV
Par máximo comb.	350 Nm
TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática de 6 velocidades
BASTIDOR	
Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad ESP, control de de tracción, HAC, ABS, EBD
Frenos	Discos ventilados de 320 mm (delante) y discos macizos de 300 mm (detrás)
Neumáticos	235 / 55 R18
Llantas	18 pulgadas
PRESTACIONES	
Velocidad máxima	193 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8 segundos
CONSUMOS	
Recorrido mixto	5,8 l/100 km
Emisiones (CO_2)	132 g/km
DIMENSIONES	
Longitud/anchura/altura	4.515 / 1.865 / 1.645 mm
Distancia entre ejes	2.680 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.649 kg
Depósito de combustible	52 litros
Capacidad de maletero	587-1.776 litros

FUERA DE SERIE

BENTLEY BATUR CONVERTIBLE

Se acabó la espera: si se quedó con ganas de una versión descapotable del impresionante Bentley Batur lanzado en 2022, aquí la tiene. Es un vehículo aún más exclusivo que aquél, pues solo se fabricarán 16 unidades (por las 18 del Coupé) y, como bien dice su nombre, es una variante a cielo descubierto

de uno de los productos más exquisitos de la firma británica. Esta unidad de presentación luce color Vermillion Gloss con contrastes en carbono para el exterior e integra elementos en oro rosado en el habitáculo. Aunque esto es solo una muestra, pues el cliente podrá personalizarlo al milímetro. Dicho de otra forma, no habrá dos unidades iguales de esta joya de más de 2 millones de euros.

JAGUAR F-TYPE

Jaguar se despide de su espectacular deportivo F-Type, un modelo que descontinúa su producción exactamente 50 años después de que lo hiciera su predecesor, el E-Type. Esta última unidad, que pasará a formar parte de la Jaguar Heritage Collection, es un modelo descapotable terminado en color Giola Green con techo de tela negro. Su interior es de cuero Tan Windsor, una combinación muy similar a la que lucía el último E-Type construido, un Series III Convertible que vio la luz en 1974. Tanto uno como otro, además de formar parte de la Jaguar Heritage Collection, serán protagonistas en varios eventos de celebración del 90 aniversario de la marca.

EL F-TYPE
SE DESPIDE

BMW M4 CS

Tras la llegada, el año pasado, del BMW M4 CSL, aterriza ahora el M4 CS, una versión enfocada a la conducción en circuito, pero sin cambios tan extremos como aquél. Las modificaciones se basan en tres pilares: reducción de peso, mayor potencia y puesta a punto específica. Por partes. El M4 CS acude a nuevos elementos en fibra de carbono, como los asientos, la consola central y el capó delantero, para reducir su masa. También emplea un nuevo escape de titanio. Asimismo, el motor de seis cilindros sobrealimentado genera ahora 550 CV, lo que le permite, junto al sistema de tracción total desconectable, cerrar un 0-100 km/h de solo 3,4 segundos. Finalmente, este tremendo M4 CS recibe una puesta a punto específica que tiene en cuenta la dirección y la amortiguación, pero también actualiza su equipo de frenos, cerámico en opción.

INSPIRADO EN EL TYPE 55

BUGATTI CHIRON SUPER SPORT 55 ONE OF ONE

Por si un Chiron Super Sport no fuera suficientemente exclusivo, la firma ofrece un programa de personalización denominado Sur Mesure capaz de satisfacer los sueños de sus afortunados clientes. Este es un buen ejemplo. Llamado 55 One of One es, como dice su nombre, una unidad especial y absolutamente única. Se inspira en el Type 55 de los años 30, el primero en adoptar el apellido Super Sport. De aquél recibe la inspiración de la pintura, un amarillo y negro que realzan la escultural figura de este Chiron, que también equipa llantas de 10 radios negras. El habitáculo se culmina a juego y se han añadido varias referencias a Jean Bugatti, diseñador e hijo del fundador de la marca.

MERCEDES-AMG PURESPEED

BIPLAZA Y SIN TECHO

El Purespeed es el primero de los proyectos ultra exclusivos que se presentarán bajo el programa Mythos de Mercedes-AMG. ¡Y vaya comienzo! Aunque la firma no lo anuncia, se basa en el SL, si bien las modificaciones son tan fuertes que prácticamente queda irreconocible. Pierde definitivamente el techo y el pilar A, por lo que se convierte en un estricto roadster biplaza. La aerodinámica juega un papel fundamental y añade numerosos elementos en fibra de carbono. No, no es de extrañar, pues es un coche enfocado a uso en circuito. Con todo, aún no se ha anunciado qué mecánica animará a este deportivo del que solo de construirán 250 unidades reservadas a entusiastas y coleccionistas escogidos por la propia marca.

MORGAN MIDSUMMER

DISEÑADO POR PININFARINA

Si Morgan ya es una marca que comercializa productos muy particulares, alejados de lo convencional, con el Midsummer sube el nivel. En compañía de Pininfarina ha cristalizado esta singular creación de la que solo verán la luz 50 unidades. En realidad se trata de un Plus Six, pero tan fuertemente modificado que su aspecto parece casi sacado de un videojuego futurista. Los paneles exteriores son de aluminio y requieren más de 250 horas de trabajo por unidad, de modo que hablamos de un automóvil totalmente artesanal. Madera de teca, cuero y aluminio animan el interior de un exclusivo biplaza que hereda elementos de BMW, como el volante o, a mayores, el motor, un 3.0 turboalimentado de seis cilindros que, en este caso, rinde un total de 335 CV de potencia.

MERCADO

GUÍA DE PRECIOS

En el listado adjunto de ofertas van apareciendo cada vez más vehículos eléctricos. No olvide que, además de las promociones detalladas, hay ayudas del Gobierno para rebajar aún más el precio final.

Andrés Izurieta

CUPRA BORN
Hay unidades en stock del eléctrico compacto CUPRA Born que rondan 4.700 € de bonificación, suculenta rebaja a la que restar los hasta 7.000 € de los que podemos beneficiarnos vía Plan Moves III al completo. El resultado de todo ello es un competente modelo con una factura que invita a pensárselo.

Descuentos de julio

MODELOS CON PROMOCIÓN

Modelo	Descuento
ABARTH	
500e (stock)	-1.633 €
595 (stock)	-6.475 €
AIWAYS	
U5	-1.210 €
U6	-1.210 €
ALFA ROMEO	
Tonale (stock)	-424 €
Stelvio (stock)	-2.695 €
Giulia(stock)	-2.756 €
AUDI	
A1 Sportback*	-1.500 €
A4*	-1.500 €
A5 Coupé*	-1.500 €
A5 Cabrio*	-1.500 €
A6*	-1.500 €
A7 Sportback*	-1.500 €
Q2*	-1.500 €
Q3 Sportback*	-1.500 €
Q4 e-tron*	-1.500 €
Q5*	-1.500 €
CITROËN	
C3 Origin (stock)*	-3.850 €
C4 (stock)*	-4.150 €
C3 Aircross (stock)*	-4.100 €
C4 X (stock)*	-3.700 €
C5 Aircross (stock)*	-6.650 €
C5 X (stock)*	-7.850 €
CUPRA	
Born	-4.710 €
Ateca	-1.400 €
DS	
DS3 (stock)*	-1.786 €
DS4 (stock)*	-2.380 €
DS7 (stock)*	-2.667 €
DS9 (stock)*	-2.466 €
FIAT	
500 híbrido (stock)	-1.633 €
500e (stock)	-2.843 €
500X (stock)	-3.143 €
Panda (stock)	-1.331 €
Tipo (stock)	-2.238 €
600 (stock)	-2.238 €
FORD	
Focus*	-8.527 €
Puma*	-5.791 €
Kuga*	-7.604 €
Mustang Mach-E*	-4.840 €
Explorer*	-7.740 €
Explorer Eléctrico*	-5.203 €
HONDA	
Jazz*	-2.400 €
Civic*	-2.800 €
HR-V*	-3.900 €
CR-V*	-3.600 €
ZR-V*	-5.650 €
e:Ny1*	-7.000 €
HYUNDAI	
i10*	-3.000 €
i20*	-3.700 €
i30*	-4.700 €
Kona Híbrido*	-3.100 €
Kona Eléctrico*	-12.710 €
Bayon*	-4.600 €
Tucson Híbrido*	-4.200 €
Santa Fe Híbrido*	-4.700 €
IONIQ 5*	-17.010 €
IONIQ 6*	-17.010 €
Staria*	-2.700 €
JAGUAR	
E-PACE*	-1.287 €
F-PACE*	-15.384 €
JEEP	
Renegade (stock)	-3.568 €
Compass (stock)	-6.530 €
Avenger (stock)	-1.618 €
Wrangler PHEV (stock)	-9.842 €
Grand Cherokee PHEV (stock)	-7.830 €
KIA	
Picanto*	-628 €
Stonic*	-1.660 €
Ceed*	-2.160 €
ProCeed*	-1.214 €
XCeed*	-1.428 €
Niro HEV*	-1.573 €
Sportage*	-2.616 €
Sorento*	-1.811 €
EV6*	-7.061 €
EV9*	-4.840 €
LAND ROVER	
Range Rover Velar*	-2.507 €
Range Rover Evoque*	-1.927 €
Range Rover Sport*	-2.425 €
Discovery Sport*	-653 €
Defender 110*	-1.924 €
LEXUS	
NX 350h Premium*	-2.200 €
UX 300h UX+*	-3.150 €
UX 300e e-UX*	-2.500 €
ES 300h Premium*	-2.700 €
RX 450h+ Executive*	-1.900 €
RZ 300e Executive*	-3.400 €
LBX Elegant*	-2.800 €
MAZDA	
CX-60*	-1.500 €
MX-30*	-1.500 €
CX-30*	-2.400 €
CX-5*	-1.000 €
Mazda2*	-1.000 €
Mazda3*	-700 €
MX-5*	-800 €
MG	
MG3*	-2.000 €
ZS	-500 €
ZS EV	-4.210 €
HS	-4.000 €
HS Plug-in Hybrid	-3.750 €
Marvel R	-3.210 €
MG5	-3.210 €
MG4	-4.210 €
MITSUBISHI	
Space Star	-1.000 €
Eclipse Cross PHEV	-5.000 €
ASX	-1.200 €
Colt	-1.000 €
NISSAN	
Juke*	-1.500 €
Qashqai*	-1.500 €
Leaf*	-1.500 €
Ariya*	-1.500 €
X-Trail*	-1.500 €
OPEL	
Corsa	-2.500 €
Astra	-5.220 €
Mokka*	-3.500 €
Grandland*	-1.000 €
PEUGEOT	
208 (stock)	-2.300 €
2008 (stock)	-3.000 €
308 (stock)	-4.200 €
408 (stock)	-3.500 €
3008 (stock)	-1.800 €
5008 (stock)	-6.000 €
508 (stock)	-4.000 €
RENAULT	
5*	-1.624 €
Clio*	-230 €
Captur*	-2.442 €
Arkana*	-2.776 €
Megane*	-992 €
Austral*	-3.355 €
Espace*	-3.882 €
Scenic*	-1.579 €
Rafale*	-3.976 €
SEAT	
Ibiza*	-3.200 €
Arona*	-3.200 €
León*	-3.100 €
Ateca*	-3.100 €
Tarraco*	-3.250 €
SKODA	
Fabia*	-725 €
Scala*	-805 €
Kamiq*	-880 €
SSANGYONG	
Tivoli	-3.500 €
Korando	-5.500 €
Korando e-Motion	-4.900 €
Tivoli Grand	-3.500 €
Rexton	-3.300 €
Torres	-4.000 €
Musso	-5.000 €
SUZUKI	
Ignis	-1.299 €
Swift	-1.600 €
Vitara	-2.598 €
S-Cross	-3.600 €
Across	-4.270 €
Swace	-4.449 €
TOYOTA	
Aygo X Cross	-3.200 €
Yaris Cross	-3.300 €
Yaris	-4.000 €
Corolla	-5.800 €
Corolla Cross	-1.000 €
CH-R y RAV4	-4.000 €
bz4x	-7.900 €
Highlander y GR Supra	-4.000 €
GR 86	-2.000 €
Hilux	-5.000 €
Land Cruiser	-3.000 €
VOLVO	
EC40 Single Core*	-7.615 €
V60 T6 eAWD Core*	-7.800 €
V90 T6 eAWD Core*	-8.950 €
EX30 Single Core*	-4.250 €
XC40 B3 Essential*	-9.700 €
XC60 B5 Essential*	-10.300 €
XC90 T8 eAWD Core*	-11.190 €
EX40 Single Core*	-5.815 €
EX90 Single Core*	-4.007 €

Ofertas sujetas a posibles cambios por los fabricantes

*Es necesario financiar la compra para beneficiarse del descuento.

ABARTH — abarth.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
595	**Euro NCAP: N.D.**										
1.4 16v T-Jet 165 3p	28.400	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet Turismo 165 3p	29.900	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 165 3p Secuencial	29.900	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet Turismo165 3p Secuencial	31.400	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
C 1.4 16v T-Jet 165 2p	30.300	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v T-Jet 165 2p Secuencial	31.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v Turismo T-Jet 165 2p	31.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v Turismo T-Jet 165 2p Sec.	33.300	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
695	**Euro NCAP: N.D.**										
1.4 16v T-Jet 180 3p	33.200	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 180 3p Secuencial	34.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
C 1.4 16v T-Jet 180 2p	35.100	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v T-Jet 180 2p Secuencial	36.700	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
500e	**Euro NCAP: N.D.**										
500e	37.460	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	17,2		185
500e Turismo	41.340	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	18,1		185

AIWAYS — aiways-mobility.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
U5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Prime	46.640	-	E	204	2	4.680	1.865	1.700	17,0		432
U6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Prime	49.540	-	E	218	2	4.805	1.880	1.640	16,6		472

ALFA ROMEO — alfaromeo.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Giulia	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Turbo 200 Super Aut.	52.000	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7		480
2.2 JTD 160 Super Aut.	49.900	2.143	D	160	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.2 JTD 190 Super Aut.	51.450	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,8		480
2.0 Turbo 200 Sprint Aut.	54.050	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7,1		480
2.2 JTD 190 Sprint Aut.	53.500	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.0 Turbo 280 Ti Q4 Aut.	61.866	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	7,7		480
2.2 JTD 210 Ti Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,4		480
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 Aut.	64.150	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	8		480
2.2 JTD 210 Veloce Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,5		480
2.9 T V6 510 Quadrifoglio Aut.	106.250	2.891	G	510	4	4.639	1.873	1.426	10,0		480
Stelvio	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Turbo 200 Super AWD	60.800	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 160 Super Aut.	53.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Super Aut. AWD	57.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	5,9		525
2.2 Diesel 160 Sprint Aut.	55.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Sprint Aut. AWD	59.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Ti AWD	69.300	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 210 Ti Aut. AWD	63.550	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 5p Aut.	71.500	1.995	G	280	4	4.687	1.903	1.671	8,7		525
2.2 Diesel 210 Veloce Aut. AWD	67.580	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,2		525
2.9 T V6 510 Quadrifoglio Aut.	119.850	2.891	G	510	4	4.687	1.903	1.671	11,8		525
Tonale	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 130 CV Aut. Super	35.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 130 TCT Super	39.000	1.468	G	130	2	4.530	1.840	1.600	5,9		500
1.6 130 CV Aut. Ti	40.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 160 TCT Super	43.250	1.468	G	160	2	4.530	1.840	1.600	6,0		500
PHEV Q4 Aut. Edizione Speciale	51.000	1.332	H	280	2	4.530	1.840	1.600	1,4		385

ALPINE — alpinecars.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
A110	**Euro NCAP: N.D.**										
A110	67.800	1.798	G	252	2	4.180	1.798	1.252	6,7		196-
A110 GT	79.100	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A110 S	80.900	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,9		196-
A110 R Turini	108.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A110 R	114.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-

ASTON MARTIN — astonmartin.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
DB11	**Euro NCAP: N.D.**										
Volante 4.0 V8 510 2p S/S Aut.	230.000	3.982	G	510	2	4.750	1.950	1.300	10		-
DBS	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 5.2 725 2p Aut.	364.000	5.204	G	725	2	4.712	1.968	1.280	12,3		-
DBX	**Euro NCAP: N.D.**										
V8 4.0 551 5p Aut.	210.000	3.982	G	551	2	5.039	1.998	1.680	14,3		632
Vantage	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 4.0 V8 510 3p S/S Aut.	178.000	3.982	G	510	2	4.465	1.942	1.273	10,5		350

AUDI — audi.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
A1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
25 TFSI	25.110	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
30 TFSI	26.390	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,1		335
30 TFSI S tronic	28.340	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
35 TFSI S tronic	34.290	1.498	G	150	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
40 TFSI S tronic	40.510	1.984	G	200	2	4.046	1.756	1.459	6,8		335
25 TFSI Allstreet	27.210	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
A3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback 35 TFSI S tronic Advanced	36.580	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TDI S tronic Advanced	38.660	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1		380
Sportback 35 TFSI S tronic S line	39.380	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TDI S tronic S line	41.460	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1		380
Sportback 35 TFSI S tronic Black line	42.430	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TFSI S tronic Genuine Ed.	42.430	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TDI S tronic Black line	44.510	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1		380
Sportback 35 TDI S tronic Genuine Ed.	44.510	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1		380
Sportback S3 TFSI	65.260	1.498	G	333	4	4.354	1.816	1.431	8,4		325
A4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
35 TFSI 150 Aut.	45.570	1.984	G	150	2	4.762	1.847	1.428	6,1		480
30 TDI 136 Aut.	46.080	1968	D	136	2	4.762	1.847	1.428	4,7		480
35 TDI 163 Aut.	47.530	1.968	D	163	2	4.762	1.847	1.428	4,8		480
40 TFSI 204 Aut	45.140	1.984	G	204	2	4.762	1.847	1.428	6,2		480
45 TFSI 245 Aut. quattro	59.610	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.428	7,5		480
Avant 30 TDI 136 Aut.	48.080	1.968	D	136	2	4.762	1.847	1.435	4,8		495
Avant 35 TDI 163 Aut.	49.540	1.968	D	163	2	4.762	1.847	1.435	4,8		495
Avant 35 TFSI 150 Aut.	47.580	1.984	G	150	2	4.762	1.847	1.435	6,3		495
Avant 40 TFSI 204 Aut.	50.690	1.984	G	204	2	4.762	1.847	1.435	6,3		460
Avant 45 TFSI 245 Aut. quattro	61.700	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.428	7,7		495
A4 Allroad	**Euro NCAP: ★★★★★**										
45 TFSI 245 quattro-ultra S tronic	60.890	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.493	7,9		495
40 TDI 204 quattro S tronic	56.050	1.968	D	204	4	4.762	1.847	1.493	5,9		495
A5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Cabrio 35 TFSI 163 S tronic	60.120	1.968	D	163	2	4.673	1.846	1.383	5,5		370
Cabrio 40 TDI 204 quattro 2p S tronic	61.550	1.968	D	204	4	4.673	1.846	1.383	5,6		370
Cabrio 40 TFSI 204 2p S Tronic	60.140	1.984	G	265	2	4.673	1.846	1.383	8,0		370
Cabrio 45 TFSI 265 2p S Tronic	67.250	1.984	G	265	2	4.673	1.846	1.383	8,0		370
Coupé 35 TDI 163 2p S tronic	52.270	1.968	D	163	2	4.626	1.846	1.372	5,2		450
Coupé 40 TDI 190 2p S tronic	53.700	1.968	D	190	2	4.626	1.846	1.372	5,2		450
Coupé 40 TDI 204 quattro 2p S tronic 7	60.910	1.968	D	204	4	4.626	1.846	1.372	5,1		450
Coupé 40 TFSI 204 2p S tronic 7	52.280	1.984	G	204	2	4.626	1.846	1.372	6,2		450
Coupé 45 TFSI 245 quattro-ultra S tr 7	59.400	1.984	G	245	4	4.626	1.846	1.372	7,3		450
Sportback 35 TFSI 150 S tronic	48.040	1.984	G	150	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 35 TDI 163 S tronic	52.270	1.968	D	163	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 40 TFSI 204 5p S tronic	52.280	1.984	G	204	2	4.757	1.843	1.398	6,4		465
Sportback 40 TDI 190 S tronic 7	53.700	1.968	D	190	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 45 TFSI 245 quattro S tr 7	61.800	1.984	G	245	4	4.757	1.843	1.398	5,2		46
A6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
40 TDI 4p S tronic 7	57.650	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.457	5,2		530
45 TFSI quattro 4p S tronic 7	64.230	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.457	7,3		530
45 TDI quattro 4p S tronic 7	72.510	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.457	6,2		530
50 TFSIe quattro-ultra 4p S tronic 7	70.590	1.984	G	299	4	4.939	1.886	1.457	1,2		360
Avant 40 TDI 204 5p S tronic 7	60.670	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.467	5,4		565
Avant 40 TDI quattro 204 5p S tronic 7	63.950	1.968	D	204	4	4.939	1.886	1.467	5,6		565
Avant 45 TFSI quattro 245 5p S tronic 7	67.370	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.467	76		565
Avant 45 TDI quattro S Tronic 7	75.650	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.467	5,8		565
A7	**Euro NCAP: N.D.**										
Sportback 40 TDI 5p	73.810	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,3		535
Sportback 40 TDI 5p S tronic 7	76.720	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,8		535
Sportback 40 TDI quattro 5p S tronic 7	76.910	1.968	D	204	4	4.969	1.908	1.422	5,5		535
Sportback 45 TDI quattro S tronic	82.950	2.967	D	245	4	4.969	1.908	1.422	6,3		535
Sportback 50 TDI quattro tiptronic	89.610	2.967	D	286	4	4.969	1.908	1.422	6,7		535
Sportback 50 TFSIe quattro S tronic 7	81.440	1.984	G	299	4	4.969	1.908	1.422	1,3		380
A8	**Euro NCAP: N.D.**										
50 TDI quattro tiptronic	110.130	2.967	D	286	4	5.190	1.945	1.473	7,2		505
60 TFSIe quattro tiptronic	119.510	2.995	G	449	4	5.190	1.945	1.473	2,3		390
A8 L 50 TDI quattro tiptronic	113.150	2.967	D	286	4	5.320	1.945	1.488	7,2		505
Q8 e-tron	**Euro NCAP: N.D.**										
50 quattro	84.610	-	E	340	4	4.915	1.937	1.633	20,3		631
55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.633	20,8		631
SQ8 e-tron quattro	106.510	-	E	503	4	4.901	1.935	1.629	27,5		631
Q8 e-tron Sportback	**Euro NCAP: N.D.**										
50 quattro	87.250	-	E	340	4	4.915	1.937	1.619	19,7		590
55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.619	20,1		590
SQ8 e-tron quattro	109.010	-	E	503	4	4.901	1.935	1.619	26,7		590
e-tron GT	**Euro NCAP: N.D.**										
quattro	106.050	-	E	530	4	4.989	1.964	1.416	19,9		405
RS e-tron quattro	146.000	-	E	646	4	4.989	1.964	1.396	20,6		405
Q2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
35 TFSI 150	32.330	1.498	G	150	2	4.208	1.794	1.538	5,8		405
35 TFSI 150 s tronic	36.490	1.498	G	150	2	4.208	1.794	1.538	6,1		405
30 TDI 116	33.160	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,7		405
30 TDI 116 S tronic	35.420	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,8		405
35 TDI 150 S tronic	40.520	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,8		405
35 TDI quattro 150 S tronic	41.870	1.968	D	116	4	4.208	1.794	1.538	4,8		405
Q3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
35 TDI 150 5p	42.240	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
35 TDI 150 5p S tronic	44.630	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
35 TDI 150 quattro 5p S tronic	46.870	1.968	D	150	4	4.484	1.856	1.616	5,8		530
35 TFSI 150 5p	43.060	1.498	G	150	2	4.484	1.856	1.616	6		530
35 TFSI 150 5p S tronic	45.450	1.498	G	150	2	4.484	1.856	1.616	6,4		530
40 TFSI 190 quattro 5p S tronic	48.630	1.984	G	190	4	4.484	1.856	1.616	7,2		530
45 TFSI 245 quattro 5p S tronic	58.200	1.984	G	245	4	4.484	1.856	1.616	7,3		530
45 TFSIe 245 5p S tronic	52.850	1.984	G	245	2	4.484	1.856	1.616	1,6		380
Sportback 35 TDI 150 5p	44.450	1.968	D	150	2	4.500	1.856	1.616	5,1		530
Sportback 35 TDI 150 5p S tronic	46.840	1.968	D	150	2	4.500	1.856	1.616	5,1		530
Sportback 35 TDI 150 quattro 5p S tr.	49.080	1.968	D	150	4	4.500	1.856	1.616	5,8		530
Sportback 35 TFSI 150 5p	45.270	1.498	G	150	2	4.500	1.856	1.616	6		530
Sportback 35 TFSI 150 5p S tronic	47.660	1.498	G	150	2	4.500	1.856	1.616	6,4		530
Sportback 40 TFSI 190 quattro 5p S tr.	50.950	1.984	G	190	4	4.500	1.856	1.616	7,2		530
Sportback 40 TDI 200 quattro 5p S tr.	55.040	1.968	D	150	4	4.500	1.856	1.616	6,6		530
Sportback 45 TFSI 245 quattro 5p S tr.	57.920	1.984	G	245	4	4.500	1.856	1.616	7,3		530
Q4 e-tron	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
35 e-tron	53.180	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-		520
40 e-tron	55.220	-	E	204	2	4.588	1.865	1.632	-		520
50 e-tron quattro Advanced	63.270	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520
35 e-tron	54.830	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-		535
40 e-tron	56.870	-	E	204	2	4.588	1.865	1.632	-		535
50 e-tron quattro Advanced	65.370	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		535
Q5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
35 TDI 163 S tronic	54.260	1.968	D	163	2	4.663	1.893	1.659	5,5		550

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
40 TDI 204 quattro S tronic	58.840	1.968	D	204	4	4.663	1.893	1.659	6,3		550
45 TFSI 265 quattro-ultra 5p S tronic	66.210	1.984	G	265	4	4.663	1.893	1.659	8,4		550
50 TFSIe 299 quattro-ultra S Line S tr	65.490	1.984	G	299	4	4.663	1.893	1.659	1,5		465
55 TFSIe 367 quattro-ultra S Line S tr	72.140	1.984	G	367	4	4.663	1.893	1.659	2,1		465
Sportback 35 TDI 163 S tronic	57.260	1.968	D	163	2	4.689	1.893	1.659	5,5		510
Sportback 40 TDI 204 quattro S tronic	64.340	1.968	D	204	4	4.689	1.893	1.659	6,3		510
Sportback 45 TFSI 265 quattro 5p S tr.	69.210	1.984	G	265	4	4.689	1.893	1.659	8,4		510
Q6 e-tron	**Euro NCAP: N.D.**										
Advanced quattro	79.990	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	17,2		526
S line quattro	87.980	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	18,6		526
Black line quattro	91.970	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	18,6		526
SQ6 e-tron quattro	104.990	-	E	517	2	4.771	1.965	1.648	17,7		514
Q7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
45 TDI MHEV 231 quattro 5p tip.	73.200	2.967	D	231	4	5.063	1.970	1.741	8,2		865
50 TDI MHEV 286 quattro 5p tip.	80.370	2.967	D	286	4	5.063	1.970	1.741	8,3		865
55 TFSIe 381 quattro tiptronic	81.450	2.995	G	381	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
60 TFSIe 462 quattro tiptronic	93.150	2.995	G	462	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
50 e-tron quattro Advanced	58.150	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520
Q8	**Euro NCAP: N.D.**										
45 TDI 231 quattro 5p tiptronic	84.370	2.967	D	231	4	4.986	1.995	1.705	6,4		605
50 TDI 286 quattro 5p tiptronic	87.960	2.967	D	286	4	4.986	1.995	1.705	6,6		605
55 TFSI 340 quattro 5p tiptronic	87.430	2.995	G	340	4	4.986	1.995	1.705	8,9		605
55 TFSIe 381 quattro tiptronic	87.650	2.995	G	381	4	4.986	1.995	1.705	2,4		505
60 TFSIe 462 quattro tiptronic	104.500	2.995	G	462	4	4.986	1.995	1.705	2,4		505
R8	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 5.2 FSI V10 570 RWD S tronic	179.380	5.204	G	570	2	4.429	1.940	1.242	12,5		112
Coupé 5.2 FSI V10 620 Perform quattro	233.050	5.204	G	620	4	4.429	1.940	1.242	12,9		112
Spyder 5.2 FSI V10 570 RWD S tronic	194.180	5.204	G	570	2	4.429	1.940	1.242	13,5		112
Spyder 5.2 FSI V10 Perfor 620 quattro	247.850	5.204	G	620	4	4.429	1.940	1.242	13,3		112
RS Q3	**Euro NCAP:**										
2.5 TFSI 400 quattro 5p S tronic	77.940	2.480	G	400	4	4.506	1.851	1.602	9,5		530
Sportback 2.5 TFSI 400 quattro S tronic	90.040	2.480	G	400	4	4.507	1.851	1.557	9,6		530
RS3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TFSI quattro S tronic	79.060	2.480	G	400	4	4.389	1.851	1.436	9,0		282
Sedán TFSI quattro S tronic	80.060	2.480	G	400	4	4.542	1.851	1.412	8,9		321
RS4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant 3.0 TFSI 450 quattro 5p Tiptronic	105.120	2.894	G	450	4	4.781	1.866	1.404	9,2		495
RS5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Coupé TFSI 450 quattro 2p tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.723	1.861	1.360	9,5		410
Sportback TFSI 450 quattro tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.783	1.843	1.387	9,6		430
RS6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant TFSI 600 quattro 5p tip.	150.270	3.996	G	600	4	4.995	1.951	1.460	12,4		565
Avant Performance TFSI quattro 5p tip.	168.000	3.996	G	630	4	4.995	1.951	1.460	12,5		565
RS7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback 4.0 TFSI 600 quattro 5p tip.	154.110	3.996	G	600	4	5.009	1.950	1.424	12,3		535
S3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 TFSI 310 quattro 5p S tronic 7	57.230	1.984	G	310	4	4.351	1.816	1.438	8,1		325
Sedán 2.0 TFSI 310 quattro 4p S tr. 7	58.200	1.984	G	310	4	4.504	1.816	1.415	7,8		325
S4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant TDI 347 quattro 5p tip.	81.840	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.408	7,2		420
TDI 347 quattro 4p tip.	79.750	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.404	7,0		420
S5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,1		430
Coupé TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,0		410
S6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TDI quattro Tiptronic	86.510	2.967	D	344	4	4.954	1.866	1.446	6,9		520
Avant 3.0 TDI 349 quattro 5p Tiptronic	89.650	2.967	D	344	4	4.954	1.886	1.445	7,1		550
S7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TDI quattro Tiptronic	96.630	2.967	D	349	4	4.979	1.908	1.417	7,1		525
S8	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI quattro Tiptronic	170.450	3.996	G	571	4	5.190	1.945	1.473	11,4		505
SQ2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI 300 quattro 5p S tronic	55.970	1.984	G	300	4	4.216	1.802	1.495	8,3		355
SQ5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.0 TDI quattro 5p tip.	82.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
Sportback 3.0 TDI quattro 5p tip.	85.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
SQ7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
4.0 TFSI 507 quattro 5p tip.	115.160	3.993	G	507	4	5.069	1.968	1.741	11,9		805
SQ8	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI 507 quattro 5p tip.	118.910	3.996	G	507	4	5.006	1.995	1.705	11,8		605

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
TT	**Euro NCAP: ★★★★**										
Coupé 40 TFSI S Tronic Tourist Trophy	56.260	1.984	G	197	2	4.191	1.832	1.353	6,8		305
Coupé 45 TFSI quattro S Tronic T. Trophy	65.230	1.984	G	245	2	4.191	1.832	1.353	7,8		305
TT RS	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Coupé 2.5 TFSI quattro Stronic	93.180	2.480	G	400	4	4.191	1.832	1.344	8,9		305
BENTLEY	**madrid.bentleymotors.com**										
Bentayga	**Euro NCAP: N.D.**										
4.0 V8 550 5p Aut.	217.200	3.996	G	550	4	5.140	1.998	1.742	13,3		484
Continental	**Euro NCAP: N.D.**										
GT Coupé V8 550 2p Aut.	235.526	3.993	G	550	4	4.805	1.954	1.405	12,1		358
GT Convertible 6.0 V8 550 2p Aut.	251.816	3.993	G	550	4	4.850	1.954	1.399	12,4		235
Flying Spur	**Euro NCAP: N.D.**										
V8	220.322	3.993	G	550	4	5.316	1.978	1.484	12,7		420
BMW	**bmw.es**										
i4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
eDrive35 Gran Coupe	57.350	-	E	286	2	4.783	1.852	1.448	-		470
eDrive40 Gran Coupe	61.900	-	E	340	2	4.783	1.852	1.448	-		470
M50	76.500	-	E	544	2	4.783	1.852	1.448	-		470
iX1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iX1 xDrive 313 5p Aut.	54.900	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	0,8		-
iX3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iX3 Inspiring	74.400	-	E	286	2	4.734	1.891	1.668	-		510
iX	**Euro NCAP: ★★★★**										
iX xDrive 40	84.500	-	E	326	4	4.953	1.967	1.695	19,4		500
iX xDrive 50	102.900	-	E	523	4	4.953	1.967	1.695	19,8		500
iX M60	136.950	-	E	619	4	4.953	1.967	1.695	21,7		500
i5	**Euro NCAP: N.D.**										
i5 eDrive40	76.750	-	E	340	2	5.060	1.900	1.515	16		490
i5 M60 xDrive	114.250	-	E	600	4	5.060	1.900	1.515	18,2		490
i7	**Euro NCAP: N.D.**										
i7 eDrive 50	115.500	-	E	455	2	5.391	1.950	1.544	19,1		500
i7 xDrive 60	137.900	-	E	544	4	5.391	1.950	1.544	18,4		500
i7 M70 xDrive	186.850	-	E	659	4	5.391	1.950	1.544	20,8		500
Serie 1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
118i 140 5p	32.850	1.499	G	140	2	4.319	1.799	1.434	5,3		380
118i 140 5p Aut.	35.217	1.499	G	140	2	4.319	1.799	1.434	5,0		380
120i 178 5p Aut.	39.269	1.998	G	178	2	4.319	1.799	1.434	6,0		380
116d 116 5p	31.550	1.496	D	116	2	4.319	1.799	1.434	4,6		380
116d 116 5p Aut.	35.155	1.496	D	116	2	4.319	1.799	1.434	4,6		380
118d 150 5p	36.550	1.995	D	150	2	4.319	1.799	1.434	4,1		380
118d 150 5p Aut.	39.035	1.995	D	150	2	4.319	1.799	1.434	4,2		380
120d 190 5p Aut.	41.850	1.995	D	190	2	4.319	1.799	1.434	4,5	E	380
128ti 265 5p Aut.	46.550	1.998	G	265	2	4.319	1.799	1.434	6,9		380
M135i 306 xDrive 5p Aut.	55.550	1.998	G	306	4	4.319	1.799	1.434	6,8		380
Serie 2 Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 218i	42.150	1.998	G	156	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220i	44.150	1.998	G	184	2	4.537	1.838	1.390	6,3		390
Coupé 230i	47.700	1.998	G	245	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220d	48.050	1.995	D	190	2	4.537	1.838	1.390	4,6		390
Coupé M240i	68.046	2.998	G	374	4	4.548	1.838	1.404	7,8		390
Coupé M240i xDrive	71.446	2.998	G	374	4	4.548	1.838	1.404	8,1		390
Coupé M2 Manual	91.250	2.993	G	460	2	4.580	1.887	1.403	10		390
Coupé M2 Automático	91.250	2.993	G	460	2	4.580	1.887	1.403	9,7		390
Serie 2 Gran Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Gran Coupé 218i 136 4p	34.500	1.499	G	136	2	4.526	1.800	1.420	5,4		430
Gran Coupé 220i 180 4p	40.327	1.998	G	180	2	4.526	1.800	1.420	6,1		430
Gran Coupé 216d 116 Aut	35.931	1.496	D	116	2	4.526	1.800	1.420	4,6		430
Gran Coupé 218d 116 Aut	41.000	1.995	D	150	2	4.526	1.800	1.420	4,8		
430Gran Coupé 220d 190 4p Aut.	45.850	1.995	D	190	2	4.526	1.800	1.420	4,2		430
Gran Coupé M235i xDrive 306	62.600	1.998	G	306	4	4.526	1.800	1.420	6,7		430
Serie 2 Active Tourer	**Euro NCAP: N.D.**										
Active Tourer 218i 136 5p	37.350	1.499	G	136	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 220i 170 5p	37.350	1.499	G	170	2	4.386	1.824	1.576	5,9		415
Active Tourer 218d 136 5p	38.150	1.995	D	150	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 225e xDrive 245 5p	47.050	1.499	G	245	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Active Tourer 230 xDrive 326 5p	50.100	1.995	G	326	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Serie 3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
318d 150 4p Aut.	44.400	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.435	4,5		480
320d 190 4p Aut.	46.900	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.435	4,6		480
320i 184 4p Aut.	45.300	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.435	5,5		480

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
330i 258 4p Aut.	50.350	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.435	5,8		480
320e 204 4p Aut.	50.450	1.998	G	204	2	4.709	1.827	1.435	1,3		375
330e 292 4p Aut.	54.700	1.998	G	292	2	4.709	1.827	1.435	1,6		375
M340i xDrive Aut.	71.900	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.435	7		480
M340d xDrive Aut.	72.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.435	6,2		480
M3 Competition	116.100	2.993	G	510	2	4.794	1.903	1.433	10,0		480
M3 CS	177.650	2.993	G	510	2	4.795	1.918	1.438	10,1		480
Touring 318d 150 5p Aut.	46.050	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.440	4,8		500
Touring 320d 190 5p Aut.	48.850	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.440	4,9		500
Touring 320i 184 5p Aut.	44.650	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.440	5,7		500
Touring 330d 265 5p Aut.	55.600	2.993	D	265	2	4.709	1.827	1.440	5,2		500
Touring 330d 265 xDrive 5p Aut.	58.200	2.993	D	265	4	4.709	1.827	1.440	5,4		500
Touring 330i 258 5p Aut.	49.250	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.440	6		500
Touring 330i 258 xDrive 5p Aut.	51.850	1.998	G	258	4	4.709	1.827	1.440	6,3		500
Touring M340d 340 xDrive 5p Aut.	74.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.440	6,5		500
Touring M340i 374 xDrive 5p Aut.	76.300	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.440	7,2		500
Touring M3 Competition	122.150	2.993	G	510	4	4.794	1.903	1.436	10,1		500
Serie 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 420i 184	51.900	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.383	6,3		440
Coupé 420d 190	52.850	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.383	4,5		440
Coupé 430d 286 xDrive	65.050	2.993	D	286	4	4.768	1.852	1.383	5,2		440
Coupé 430i 258	56.050	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.383	6,6		440
Coupé M440i xDrive 374	78.400	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.393	7,5		440
Coupé M440d 340 xDrive	80.100	2.993	D	340	4	4.768	1.852	1.383	5,7		440
Coupé M4 Competition	124.350	2.993	G	510	2	4.794	1.887	1.393	10,0		440
Cabrio 420i 184	59.500	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.384	6,7		385
Cabrio 420d 190	60.450	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.384	4,9		385
Cabrio 430i 258 2p	64.300	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.384	6,9		385
Cabrio M440i xDrive 374	85.350	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.394	7,8		385
Cabrio M4 Competition xDrive	129.150	2.993	G	510	4	4.794	1.887	1.395	10,2		385
Gran Coupé 420d	54.850	1.995	D	190	2	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 430d xDrive	67.050	2.993	D	286	4	4.783	1.852	1.442	6,2		470
Gran Coupé 420i	53.900	1.998	G	184	2	4.783	1.852	1.442	6,6		470
Gran Coupé 430i	58.050	1.998	G	245	2	4.783	1.852	1.442	6,8		470
Gran Coupé M440i xDrive	80.400	2.998	G	374	4	4.783	1.852	1.442	8,0		470
Serie 5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
520d Aut.	60.050	1.995	D	197	2	5.060	1.900	1.515	5,1		520
520i Aut.	60.150	1.998	G	208	2	5.060	1.900	1.515	5,7		520
520d xDrive Aut.	62.600	1.995	D	197	4	5.060	1.900	1.515	5,5		520
530e Aut.	71.150	1.998	H	299	2	5.060	1.900	1.515	0,6		520
550e xDrive Aut.	88.250	2.998	H	489	4	5.060	1.900	1.515	0,8		520
Serie 6 GT	**Euro NCAP: N.D.**										
Gran Turismo 640i xDrive Aut.	87.200	2.998	G	340	4	5.091	1.902	1.540	7,6		610
Gran Turismo 630d xDrive 265 Aut	84.000	2.993	D	286	4	5.091	1.902	1.540	6,0		610
Serie 7	**Euro NCAP: N.D.**										
740d 299 xDrive 4p Aut.	119.161	2.993	D	299	4	5.391	1.950	1.544	6,1		540
750e 489 xDrive 4p Aut.	131.997	2.998	G	489	4	5.391	1.950	1.544	1,0		525
M760e 571 xDrive 4p Aut.	142.847	2.998	G	571	4	5.391	1.950	1.544	1,1		525
Serie 8	**Euro NCAP: N.D.**										
Cabrio 840i	121.00	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.345	8,4		350
Cabrio 840d xDrive	129.750	2.993	D	340	4	4.843	1.902	1.339	6,7		350
Cabrio M850i xDrive	155.750	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.345	10,7		350
Coupé 840i	112.950	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.346	8,2		420
Coupé 840d xDrive	121.700	2.993	D	340	4	4.851	1.902	1.341	6,5		420
Coupé M850i xDrive	147.700	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.346	10,5		420
Gran Coupé 840i	109.900	2.998	G	333	2	5.074	1.932	1.401	8,4		440
Grand Coupé 840d xDrive	118.700	2.993	D	340	4	5.074	1.932	1.401	6,7		440
Gran Coupé M850i xDrive	144.650	4.395	G	530	4	5.082	1.932	1.407	10,7		440
M8 Competition Cabrio	211.150	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.353	11,5		350
M8 Competition Coupé	203.050	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.362	11,3		420
M8 Competition Gran Coupé	200.050	4.395	G	625	4	5.098	1.943	1.420	11,5		440
X1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
18i 136 sDrive 5p Aut.	41.700	1.499	G	136	2	4.500	1.845	1.642	6,3		540
20i 170 sDrive 5p Aut.	43.700	1.499	G	170	2	4.500	1.845	1.642	5,9		540
18d 150 sDrive 5p Aut.	40.900	1.995	D	150	2	4.500	1.845	1.642	4,9		500
20d 163 xDrive 5p Aut.	44.900	1.995	D	163	4	4.500	1.845	1.642	4,8		500
25e 245 xDrive 5p Aut.	51.900	1.995	H	245	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490-
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490-
iX1 xDrive30	56.400	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	16,9		490-
X2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
sDrive20i	45.800	1.499	G	170	2	4.554	1.845	1.590	5,7		515

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
sDrive18d	47.300	1.995	D	150	2	4.554	1.845	1.590	5,1		560
xDrive20d	49.400	1.995	D	163	4	4.554	1.845	1.590	4,8		560
M35i xDrive	72.000	1.998	G	300	4	4.567	1.845	1.575	7,7		560
iX2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
eDrive20	50.700	-	E	204	2	4.554	1.845	1.590	15,3		525
xDrive30	58.200	-	E	313	2	4.554	1.845	1.590	16,3		525
X3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive 20i	55.350	1.998	G	184	4	4.708	1.891	1.676	7,6		550
xDrive 30i	62.450	1.998	G	184	4	4.708	1.891	1.676	7,6		550
xDrive M40i	78.750	2.998	G	360	4	4.713	1.897	1.676	8,8		550
sDrive 18d	53.500	1.995	D	150	2	4.708	1.891	1.676	5,6		550
xDrive 20d	57.900	1.995	D	190	4	4.708	1.891	1.676	5,8		550
xDrive 30d	65.000	2.993	D	286	4	4.708	1.891	1.676	6,2		550
xDrive M40d	79.250	2.993	D	340	4	4.708	1.891	1.676	6,6		550
xDrive 30e	66.850	1.998	G	292	4	4.708	1.891	1.676	2,0		450
M Competition	110.550	2.993	G	510	4	4.716	1.897	1.676	10,9		550
X4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive20i	58.400	1.998	G	184	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive30i	65.500	1.998	G	245	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive M40i	81.550	2.998	G	360	4	4.752	1.938	1.621	8,7		525
xDrive20d	61.500	1.995	D	190	4	4.751	1.918	1.621	5,7		525
xDrive30d	69.050	2.993	D	286	4	4.751	1.918	1.621	6,1		525
xDrive M40d	82.000	2.993	D	340	4	4.751	1.938	1.621	6,6		525
M	112.550	2.993	G	480	4	4.754	1.927	1.618	10,7		525
X5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
40i 340 xDrive 5p Aut.	82.600	2.998	G	340	4	4.922	2.004	1.745	8,5		550
M50i 530 5p Aut.	114.547	4.395	G	530	4	4.922	2.004	1.745	10,5		550
30d 265 xDrive 5p Aut.	81.200	2.993	D	265	4	4.922	2.004	1.745	6		550
40d 340 xDrive 5p Aut.	87.700	2.993	D	340	4	4.922	2.004	1.745	6,9		550
45e 394 xDrive 5p Aut.	85.400	2.998	G	394	4	4.922	2.004	1.745	-		500
M 5p	154.150	4.395	G	600	4	4.938	2.015	1.747	12,8		650
X6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive40i 340 5p Aut.	86.600	2.998	G	340	4	4.935	2.004	1.696	8		580
xDrive M50i 530 5p Aut.	118.700	4.395	G	530	4	4.935	2.004	1.696	10,4		580
xDrive30d 265 5p Aut.	87.100	2.993	D	265	4	4.935	2.004	1.696	6,1		580
xDrive40d 265 5p Aut.	94.100	2.993	D	340	4	4.935	2.004	1.696	6,8		580
M 600 5p	157.850	4.395	G	600	4	4.941	2.019	1.692	12,5		580
X7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
40d 352 xDrive 5p Aut.	111.500	2.993	D	352	4	5.181	2.000	1.805	7,7		326
40i 381 xDrive 5p Aut.	109.900	2.998	G	381	4	5.181	2.000	1.805	9,6		326
M60i 530 xDrive 5p Aut.	140.200	4.395	G	530	4	5.181	2.000	1.805	10,9		326
XM	**Euro NCAP: N.D.**										
XM	179.700	4.395	H	653	4	5.110	2.005	1.755	1,5		527
XM Label Red	201.500	4.395	H	748	4	5.110	2.005	1.755	1,6		527
Z4	**Euro NCAP: N.D.**										
20i 197 sDrive 2p Aut.	57.600	1.998	G	197	2	4.324	1.864	13.014	6,1		281
30i 258 sDrive 2p Aut.	66.200	1.998	G	258	2	4.324	1.864	13.014	6,1		281
M40i 340 sDrive 2p Aut.	77.800	2.998	G	340	2	4.324	1.864	13.014	7,1		281

BYD
byd.com/es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Dolphin	**Euro NCAP: N.D.**										
Dolphin Active	28.780	-	E	95	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Boost	29.480	-	E	177	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Comfort	34.480	-	E	204	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Design	36.480	-	E	294	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Atto 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Atto 3 Comfort	40.190	-	E	204	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Atto 3 Design	36.480	-	E	294	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Seal	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Design	43.900	-	E	313	2	4.800	1.875	1.460	16,6		453
Excellence AWD	47.780	-	E	530	4	4.800	1.875	1.460	18,2		453
Seal U	**Euro NCAP: N.D.**										
Comfort	41.080	-	E	218	2	4.785	1.890	1.668	19,9		552
Design	44.580	-	E	218	2	4.800	1.875	1.460	20,5		552
Han	**Euro NCAP: N.D.**										
Han	69.990	-	E	218	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Han Esmerald Green Edition	74.000	-	E	517	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Tang	**Euro NCAP: N.D.**										
Tang	69.990	-	E	517	4	4.870	1.950	1.725	23,8		440

CATERHAM
caterhamspain.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Seven	**Euro NCAP: N.D.**										
Serie K 1.6	31.320	1.588	G	116	2	3.380	1.575	1.115	7,9		-
Serie K 1.8 VVCO	40.730	1.795	G	141	2	3.380	1.575	1.115	8,8		-

CITROËN
citroen.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
AMI	**Euro NCAP: N.D.**										
AMI	7.790	-	E	8	2	2.410	1.390	-	-		-
C3	**Euro NCAP: N.D.**										
PureTech 100 You	14.990	1.199	G	100	2	4.015	1.755	1.577	5,6		310
PureTech 100 Max	19.200	1.199	G	100	2	4.015	1.755	1.577	5,6		310
ë-C3 You	22.590	-	E	113	2	4.015	1.755	1.577	17,1		310
ë-C3 Max	27.290	-	E	113	2	4.015	1.755	1.577	17,4		310
C3 Aircross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 110 6V Feel 5p S/S	22.240	1.199	G	110	2	4.154	1.756	1.597	4,7		410
1.2 PureTech 110 Shine 5p S/S EAT6	22.420	1.199	G	110	2	4.154	1.756	1.637	5,7		410
1.5 BlueHDi 6V 110 Feel 5p S/S	23.220	1.499	D	102	2	4.154	1.756	1.597	4		410
C4	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 PureTech 100 Live Pack	21.085	1.199	G	100	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Feel Pack	23.105	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Feel Pack EAT8	25.645	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
1.2 PureTech 130 C Series	23.965	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
1.2 PureTech 130 Shine	24.695	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Shine EAT8	27.435	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
e-C4 eléctrico Feel Pack	35.845	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico C Series	35.855	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico Shine	36.985	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico 54 kWh Shine 156 CV	38.905	-	E	156	2	4.360	1.800	1.525	14,9		380
C4 X	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 PureTech 100 You	22.500	1.199	G	100	2	4.600	1.800	1.525	5,3		510
1.2 BlueHDi 130 Plus EAT8	28.450	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 BlueHDi 130 Max EAT8	30.700	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 Hybrid 136 e-DCS6 Plus	26.100	1.199	G	136	2	4.600	1.800	1.525	4,7		510
1.2 Hybrid 136 e-DCS6 Max	28.350	1.199	G	136	2	4.600	1.800	1.525	4,7		510
e-C4 X eléctrico 50 kWh You	34.040	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,0		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh You	35.040	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,7		510
e-C4 X eléctrico 50 kWh Plus	35.490	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,0		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh Plus	36.490	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,7		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh Max	38.080	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,8		510
C5 Aircross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 Feel	28.530	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 Feel Pack	30.545	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	35.235	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Feel Pack	35.095	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 Feel Pack	41.635	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 C Series	31.430	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 C Series	36.170	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 C Series	36.030	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 C Series	41.010	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 Shine Pack	33.795	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Shine Pack	38.685	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Shine Pack	38.545	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 225 Shine Pack	45.460	1.598	G	224	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
Mild Hybrid 130 Aut. You	33.357	1.199	G	136	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
C5 X	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	31.100	1.199	G	130	2	4.805	1.815	1.485	6,0		545
PureTech 180 EAT8 Shine	36.600	1.598	G	180	2	4.805	1.815	1.485	6,5		545
Hybrid ë-225 Feel Pack	45.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid ë-225 Feel Pack	47.215	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid ë-225 Feel Pack	49.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485

CUPRA
cupraofficial.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ateca	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 TSI 190 4Drive 5p S/S DSG7	44.360	1.984	G	190	4	4.376	1.841	1.615	8,1		485
VZ 2.0 TSI 300 4Drive 5p S/S DSG7	50.670	1.984	G	300	4	4.376	1.841	1.615	7,4		485
Formentor	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 150	33.040	1.498	G	150	2	4.450	1.839	1.615	6,4		450
1.5 TSI 150 DSG7	35.520	1.498	G	150	2	4.450	1.839	1.615	6,4		450
2.0 TSI 190 DSG7 4Drive	43.580	1.998	G	190	4	4.450	1.839	1.615	7,6		420
2.0 TDI 150	36.540	1.968	D	150	2	4.450	1.839	1.615	4,8		450
2.0 TDI 150 DSG7 4Drive	42.180	1.968	D	150	2	4.450	1.839	1.615	4,8		450
1.4 e-Hybrid 204 DSG6	40.920	1.395	G	204	2	4.450	1.839	1.510	1,2		345
VZ 2.0 TSI 245 DSG	49.210	1.998	G	245	4	4.450	1.839	1.615	7,7		420
VZ5 2.0 TSI 310 4Drive DSG7	51.550	1.984	G	310	4	4.450	1.839	1.615	8,6		450
VZ 1.4 e-Hybrid 245	48.120	1.395	G	204	2	4.450	1.839	1.510	1,5		345
VZ5 2.5 TSI 390 4Drive DSG7	68.460	2.480	G	390	4	4.468	1.852	1.505	10,2		410
VZ5 2.5 TSI 390 4Drive DSG7 Taiga	72.611	2.480	G	390	4	4.468	1.852	1.505	10,2		410
León	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 150 DSG7	31.610	1.498	G	150	2	4.398	1.799	1.467	6,0		380
2.0 TSI 190 DSG7	32.530	1.998	G	190	2	4.398	1.799	1.467	6,9		380
VZ 2.0 TSI 245 DSG	42.235	1.998	G	245	2	4.398	1.799	1.467	7,2		380
VZ 2.0 TSI 300 DSG	44.495	1.998	G	300	2	4.398	1.799	1.467	7,6		380
VZ 2.0 TSI 300 VZ CUP DSG	54.072	1.998	G	300	2	4.398	1.799	1.467	7,8		380
1.4 TSI e-Hybrid 245 CV	42.120	1.395	G	245	2	4.398	1.799	1.467	1,3		270
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	43.680	1.395	G	245	2	4.398	1.799	1.467	1,3		270
1.4 TSI e-Hybrid VZ CUP 245 CV	51.255	1.395	G	245	2	4.398	1.799	1.467	1,3		270
León Sportstourer	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 150 DSG7	32.940	1.498	G	150	2	4.657	1.799	1.463	6,1		620
2.0 TSI 190 DSG7	33.860	1.998	G	190	2	4.657	1.799	1.463	6,9		620
VZ 2.0 TSI 245 DSG	44.215	1.998	G	245	2	4.657	1.799	1.463	7,2		620
VZ 2.0 TSI 300 DSG	46.045	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,6		620
VZ 2.0 TSI 310 DSG 4Drive	49.195	1.998	G	310	4	4.657	1.799	1.463	8,3		620
1.4 TSI e-Hybrid 204 CV	43.110	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,2		470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	44.680	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,3		470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	51.690	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,4		470
VZ CUP 2.0 TSI 300 DSG	54.409	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,8		620
Born	**Euro NCAP: ★★★★★**										
204 CV 58 kWh	34.990	-	E	204	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 58 kWh e-Boost Pack	35.280	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
204 CV 58 kWh Advanced Plus	35.900	-	E	204	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 58 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	36.190	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack	38.160	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	39.070	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385

DACIA
dacia.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Spring	**Euro NCAP: ★**										
Spring Essential 45	20.555	-	E	45	2	3.734	1.579	1.516	-		270
Spring Extreme 65	22.205	-	E	65	2	3.734	1.579	1.516	-		270
Duster 2024	**Euro NCAP: N.D**										
ECO-G 100 4x2 Essential	19.290	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-		472
ECO-G 100 4x2 Expression	21.390	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-		472
TCe 130 4x2 Expression	22.890	999	G	130	2	4.340	1.810	1.660	-		472
TCe 130 4x4 Expression	25.090	999	G	130	4	4.340	1.810	1.660	-		472
Hybrid 140 4x2 Expression	22.890	999	G	140	2	4.340	1.810	1.660	-		-
Jogger	**Euro NCAP: ★★★**										
ECO-G 100 Essential 5 plazas	17.440	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
ECO-G 100 Expression 5 plazas	18.948	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Expression 5 plazas	18.948	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Expression 7 plazas	19.848	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Expression 7 plazas	19.848	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
ECO-G 100 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
Hybrid 140 Expression 5 plazas	24.750	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Expression 7 plazas	25.650	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		506
Hybrid 140 Extreme 5 plazas	26.400	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Extreme 7 plazas	27.300	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		506
Sandero	**Euro NCAP: ★★★**										
TCe 90 Essential	13.190	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3		328
ECO-G 100 Essential	13.790	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8		328
TCe 90 Expression	14.040	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3		328
ECO-G 100 Expression	14.640	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8		328
Sandero Stepway	**Euro NCAP: ★★★**										
TCe 90 Essential	14.868	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
ECO-G 100 Essential	14.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328
TCe 90 Expression	15.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
TCe 90 Expression CVT	16.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
ECO-G 100 Expression	15.768	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328
TCe 110 Extreme	17.668	999	G	110	2	4.099	1.848	1.535	5,5		328
ECO-G 100 Extreme	17.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328

DFSK — dfsk.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
500	Euro NCAP: N.D.										
500 Luxury	20.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3		318
500 Intelligent	22.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3		318
580	Euro NCAP: ★★★										
580 1.5 Turbo Luxury	24.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3		-
580 1.5 Turbo Intelligent	26.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3		-
Fengon 5	Euro NCAP: ★★★										
1.5 T Turbo 146	28.995	1.498	G	145	2	4.680	1.865	1.645	7,5		-

DODGE — amencars.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Challenger	Euro NCAP: N.D.										
SXT	62.500	3.604	G	303	2	5.023	1.923	1.449	9,3		-
R/T	78.000	5.654	G	375	2	5.023	1.923	1.465	12,7		-
SRT Hellcat	140.500	6.166	G	717	2	5.023	1.923	1.449	16,8		-
Challenger	Euro NCAP: N.D.										
R/T	93.500	6.417	G	485	2	5.100	1.905	1.467	11,4		-
SRT Hellcat	135.500	6.166	G	717	2	5.100	1.905	1.467	16,8		-
Durango	Euro NCAP: N.D.										
GT	79.700	3.604	G	295	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-
R/T	88.500	6.417	G	360	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-
SRT Hellcat	155.500	6.166	G	710	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-

DS — dsautomobiles.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3	Euro NCAP: N.D.										
1.2 PureTech 130 Bastille Aut.	31.800	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Bastille Aut.	33.450	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Performance Aut.	32.400	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Performance Aut.	34.050	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Rivoli Aut.	35.300	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Rivoli Aut.	36.950	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Opera Aut.	38.800	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Opera Aut.	40.450	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
E-Tense 156 Bastille Aut.	41.500	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Performance Line Aut.	42.100	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Rivoli Aut.	45.000	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Opera Aut.	48.500	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
4	Euro NCAP: ★★★★										
PureTech 130 EAT8 Bastille	33.300	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Bastille	34.550	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Performance Line	36.350	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line	37.600	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Performance Line+	40.100	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line+	41.350	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.000	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	5,9		439
Cross PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.750	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	5,9		439
Cross BlueHDI 130 EAT8 Trocadero	40.000	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Rivoli	41.550	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Rivoli	42.800	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Opera	46.550	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Opera	47.800	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
E-TENSE 225 Trocadero	47.100	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Rivoli	50.500	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Performance Line	45.500	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Performance Line+	49.100	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Opera	55.700	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
Cross E-TENSE 225 Trocadero	47.800	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
7	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 BlueHDi 130 Bastille Aut.	42.800	1.499	D	130	2	4.595	1.906	1.631	5,5		555
E-Tense 225 Bastille Aut.	51.500	1.598	G	225	2	4.570	1.895	1.620	1,2		555
E-Tense 300 Bastille Aut. 4x4	56.500	1.598	G	300	4	4.570	1.895	1.620	1,2		555
E-Tense 360 Performance Line Aut. 4x4	64.900	1.598	G	360	4	4.570	1.895	1.620	1,8		555
9	Euro NCAP: ★★★★★										
E-Tense 250 Performance Line	64.300	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 360 Performance Line 4x4	73.950	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 250 Rivoli+	66.200	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	75.850	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 250 Opera Premiere	74.150	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 360 Opera Premiere 4x4	83.850	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1,0		510

EVO — drautomobiles.com/es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3	Euro NCAP: N.D.										
Evo 3 1.5 Gasolina	17.900	1.499	G	114	2	4.135	1.750	1.568	6,7		-
Evo 3 1.5 GLP	19.400	1.499	G	108	2	4.318	1.750	1.568	4,7		-
4	Euro NCAP: N.D.										
Evo 4 1.6 Gasolina	20.900	1.590	G	114	2	4.325	1.765	1.640	7,7		-
Evo 4 1.6 GLP	21.900	1.590	G	106	2	4.325	1.765	1.640	5,2		-
5	Euro NCAP: N.D.										
Evo 5 1.5 Turbo Gasolina	21.900	1.499	G	127	2	4.325	1.815	1.640	7,5		-
Evo 5 1.5 Turbo GLP	22.700	1.499	G	120	2	4.325	1.815	1.640	5,2		-
7	Euro NCAP: N.D.										
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 6 asientos	32.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	7,4		-
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 7 asientos	32.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	7,4		-
Evo 7 1.5 Turbo GLP 6 asientos	33.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	-		-
Evo 7 1.5 Turbo GLP 7 asientos	33.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	-		-
Cross 4	Euro NCAP: N.D.										
Evo Cross4 2.0 Turbo Diésel pick-up	25.400	1.999	D	136	4	5.315	1.830	1.815	-		-

FERRARI — ferrari.it

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
296 GTB	Euro NCAP: N.D.										
296 GTB	279.055	2.992	G	829	2	4.565	1.958	1.187	6,4		-
SF90	Euro NCAP: N.D.										
SF90 Stradale Coupé	489.725	3.990	G	1.001	4	4.710	1.972	1.186	-		-
SF90 Stradale Spider	545.025	3.990	G	1.001	4	4.710	1.972	1.186	-		-
12 Cilindri	Euro NCAP: N.D.										
12 Cilindri Coupé	412.141	6.496	G	830	2	4.733	-	1.292	-		270
12 Cilindri Spider	486.646	6.496	G	830	2	4.733	-	1.292	-		-
812 Competizione	Euro NCAP: N.D.										
812 Competizione	560.000	6.496	G	830	2	4.696	1.971	1.276	-		-
F8 Tributo	Euro NCAP: N.D.										
F8 Tributo Coupé	338.077	3.902	G	721	2	4.611	1.979	1.206	-		-
F8 Tributo Spider	361.000	3.902	G	721	2	4.611	1.979	1.206	-		-
Portofino M	Euro NCAP: N.D.										
Portofino M	233.971	3.855	G	620	2	4.594	1.938	1.318	-		-
Roma	Euro NCAP: N.D.										
Roma	220.000	3.855	G	620	2	4.656	1.974	1.301	-		272
Purosangue	Euro NCAP: N.D.										
Purosangue	430.000	6.496	G	725	4	4.973	2.028	1.589	-		473

FIAT — fiat.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
500	Euro NCAP ★★★										
1.0 Hybrid 70 Hatchback	16.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 (RED) Hatchback	19.050	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Dolcevita Hatchback	19.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Cabrio	19.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 (RED) Cabrio	22.050	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Dolcevita Cabrio	22.400	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
500 E	Euro NCAP ★★★★★										
500E Berlina 95	29.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina 118	33.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina (RED) 95	30.400	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina 118	34.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E 3+1 118	35.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E 3+1 La Prima By Bocelli 118	39.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio 95	32.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio 118	36.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio (RED) 95	32.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio (RED) 118	33.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio La Prima By Bocelli 118	40.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500X	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 Firefly Turbo 120 Club	23.850	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.6 Multijet 120 Club	27.300	1.598	D	130	2	4.269	1.796	1.600	5,0		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	29.100	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
1.0 Firefly Turbo 120 Cross	25.500	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.6 Multijet 120 Cross	28.950	1.598	D	130	2	4.269	1.796	1.600	5,0		350
1.5 Hybrid 130 Cross Auto.	30.750	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
1.0 Firefly Turbo 120 Club	26.500	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	31.750	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
Panda	Euro NCAP: ★★★★										
1.0 Hybrid 70	14.550	999	G	70	2	3.653	1.643	1.551	5,2		225
Cross 1.0 Hybrid 70	17.550	999	G	70	2	3.705	1.662	1.657	5,4		225
Tipo	Euro NCAP: ★★★										
Hatchback 1.0 T3 100	22.100	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95	23.350	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid City Life130 Aut.	27.100	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 City Cross	23.850	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 City Cross	26.050	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 City Cr. Aut.	28.850	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 Cross	25.600	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 Cross	27.800	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Cross Aut.	30.600	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 (RED)	26.400	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 (RED)	28.600	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 (RED) Aut.	31.400	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Garmin Aut.	30.350	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Station Wagon 1.0 T3 100	23.600	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.3 Multijet 95	24.850	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3		550
SW 1.5 Hybrid City Life130 Aut.	28.600	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.0 T3 100 Cross	27.003	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.3 Multijet 95 Cross	29.300	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3		550
SW 1.5 Hybrid City Life130 Aut. Cross	32.100	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
600	Euro NCAP: N.D.										
Hybrid	23.180	1.199	G	100	2	4.171	1.781	1.523	4,8		385
Hybrid La Prima	28.180	1.199	G	100	2	4.171	1.781	1.523	4,9		385
600e Red	34.377	-	E	156	2	4.171	1.781	1.523	15,1		360
600e La Prima	39.377	-	E	156	2	4.171	1.781	1.523	15,2		360

FORD — ford.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
EcoSport	Euro NCAP: ★★★★										
1.0 EcoBoost 125 ST Line 5p S/S Aut.	27.191	999	G	125	2	4.096	1.765	1.653	6,0		334
1.0 EcoBoost 125 Active 5p S/S Aut.	27.659	999	G	125	2	4.096	1.765	1.653	6,0		334
Fiesta	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	24.317	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 Active	24.317	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 Active X	25.700	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line X	25.795	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.5 EcoBoost 200 ST	30.998	1.496	G	200	2	4.048	1.735	1.490	6,7		311
Focus	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 EcoBoost 125 ST Line	30.536	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,5		392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	30.536	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,3		392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line Aut.	31.736	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,3		392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	33.392	999	G	155	2	4.382	1.825	1.471	5,2		392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	34.592	999	G	155	2	4.382	1.825	1.471	5,2		392
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV Active	32.046	999	G	125	2	4.672	1.825	1.497	5,5		635
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV ST Line Aut	33.492	999	G	155	2	4.672	1.825	1.497	5,3		635
2.3 EcoBoost 280 ST	41.383	2.261	G	280	2	4.672	1.825	1.497	8,0		375
2.3 EcoBoost 280 ST Aut.	44.024	2.261	G	280	2	4.672	1.825	1.497	8,0		375
Kuga	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 EcoBoost 150 ST Line	34.332	1.496	G	150	2	4.614	1.883	1.661	6,4		412
FHEV 2.5 Duratec 180 ST Line Aut.	36.013	2.499	G	180	2	4.614	1.883	1.678	5,3		412
FHEV 2.5 183 ST Line Aut AWD	37.870	2.499	G	183	4	4.614	1.883	1.678	5,7		412
PHEV 2.5 243 ST Line Aut.	40.768	2.499	H	243	2	4.614	1.883	1.678	0,9		412
Explorer	Euro NCAP: ★★★★★										
3.0 PHEV AWD ST-Line	90.594	2.956	G	457	4	5.062	2.004	1.778	3,1		635
3.0 PHEV AWD Platinum	91.722	2.956	G	457	4	5.062	2.004	1.778	3,1		635
Mustang	Euro NCAP: ★★★★★										
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 440 GT Aut.	63.731	5.038	G	439	2	4.789	1.916	1.396	12,5		332
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	60.731	5.038	G	450	2	4.789	1.916	1.396	12,8		332
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 440 GT 2p Aut.	59.731	5.038	G	439	2	4.789	1.916	1.382	12,1		408
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	56.731	5.038	G	450	2	4.789	1.916	1.382	12,4		408
Mach-1 5.0 V8	69.231	5.038	G	460	2	4.797	1.916	1.382	12,4		408
Mach-1 5.0 V8 Aut.	72.231	5.038	G	460	2	4.797	1.916	1.382	11,7		408
Mustang Mach-E	Euro NCAP: ★★★★★										
Mach-E RWD 269 CV 76 kWh	64.687	-	E	269	2	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 269 CV 76 kWh Prem.	70.872	-	E	269	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E RWD 294 CV 99 kWh Prem.	72.658	-	E	294	2	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 351 CV 99 kWh Prem.	77.067	-	E	351	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 487 CV 99 kWh GT	86.262	-	E	487	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Puma	Euro NCAP: ★★★★★										
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium	26.581	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium Aut.	28.303	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line	27.364	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line Aut.	29.086	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X	29.351	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X Aut.	31.074	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Gold	32.231	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Go. Aut.	33.954	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
ST 1.0 EcoBoost 170 MHEV	37.399	999	G	170	2	4.186	1.805	1.538	6,3		456
Bronco	**Euro NCAP: N.D.**										
Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	86.900	2.694	G	335	4	4.811	1.928	1.852	13,7		471
Badlands 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	91.500	2.694	G	335	4	4.800	1.937	1.962	14,2		546
Explorer 100% EV	**Euro NCAP: N.D.**										
Rango Extendido RWD 77 kWh	46.562	-	E	286	2	4.568	1.871	1.630	13,9		536
Rango Ext. RWD 77 kWh Premium	49.582	-	E	286	2	4.568	1.871	1.630	14,7		536
Rango Extendido AWD 79 kWh	55.851	-	E	340	4	4.568	1.871	1.630	15,7		536
Rango Ext. AWD 79 kWh Premium	58.851	-	E	340	4	4.568	1.871	1.630	16,6		536

HONDA

honda.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Civic	**Euro NCAP: ★★★★★**										
e:HEV Elegance	32.100	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
e:HEV Sport	33.200	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
e:HEV Advance	36.600	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
Type R	54.850	1.996	H	329	2	4.594	1.890	1.408	8,2		410
ZR-V	**Euro NCAP: N.D.**										
e:HEV Sport	44.950	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		390
e:HEV Advance	47.050	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		380
CR-V	**Euro NCAP: N.D.**										
e:HEV Elegance 4x2	51.545	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	5,9		587
e:HEV Advance 4x4	56.565	1.993	H	184	4	4.706	1.866	1.674	6,7		579
e:PHEV Advance Tech 4x2	61.760	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	0,8		617
e	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 154 5p Aut. Advance	37.300	-	E	154	2	3.894	1.752	1.512	-		171
e:Ny1	**Euro NCAP: N.D.**										
Advance	52.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		361
Elegance	55.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		344
HR-V	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 i-MMD Elegance	32.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance	34.560	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance Style	37.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		320
Jazz	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Jazz Crosstar Advance e:HEV	30.250	1.498	H	122	2	4.089	1.694	1.526	4,5		304

HYUNDAI

hyundai.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
i10	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 MPI 84 4 plazas Essence	14.950	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
1.2 MPI 84 5 plazas Essence	16.440	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
i20	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 MPI 84 Essence 5p	14.490	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.2 MPI 84 Klass 5p	16.165	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Essence	16.740	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi Klass	17.165	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Klass	18.415	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Klass 7DCT	19.405	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Tecno 7DCT	21.455	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,2		352
1.0 T-GDi 120 48V Style 7DCT	24.055	998	G	120	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
N 1.6 T-GDi	27.490	1.591	G	204	2	4.075	1.750	1.440	-		352
i30	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 DPi 110 Essence	17.770	1.498	G	110	2	4.340	1.795	1.455	6,1		395
1.0 TGDi 120 Essence	18.770	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4		395
1.0 TGDi 120 Klass	19.875	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,5		395
1.0 TGDi 120 48V Klass	20.125	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3		395
1.6 CRDi 116 Klass	20.725	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	21.225	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3		395
1.6 CRDi 116 Klass 7DCT	21.825	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,7		395
1.0 TGDi 120 48V N-Line	22.575	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4		395
1.6 CRDi 116 48V Klass	22.775	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.5 TGDi 160 48V N-Line	24.775	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,3		395
1.6 CRDi 116 48V N-Line	25.275	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.5 TGDi 160 48V N-Line 7DCT	25.875	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,1		395
N 2.0 T-GDI 280	38.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,0		381
N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,4		381
CW 1.0 TGDi 120 Klass	19.865	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,5		602
CW 1.0 TGDi 120 48V Klass	20.915	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,2		602
CW 1.6 CRDi 116 Klass	21.515	1.598	D	116	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	22.015	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,3		602
CW 1.0 TGDi 120 48V N-Line	23.365	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,4		602
CW 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.565	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.6 CRDi 116 48V N-Line	26.065	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.5 TGDi 160 48V N-Line 7DCT	26.265	1.482	G	160	2	4.585	1.795	1.465	6,1		602
Fastback 1.0 TGDi 120 Essence	18.660	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,4		450
Fastback 1.0 TGDi 120 48V Klass	22.015	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,2		450
Fastback 1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	23.115	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,3		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.665	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,5		450
Fastback 1.5 TGDi 160 48V N-Line	26.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,2		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Tecno 7DCT	27.265	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,7		450
Fastback1.5 TGDi 48V N-Line X 7DCT	30.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,1		450
Fastback N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.450	1.998	G	280	2	4.455	1.795	1.425	8,4		450
BAYON	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 MPI Essence	16.490	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 Essence	17.490	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,4		411
1.2 MPI Maxx	18.565	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 Maxx	19.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,5		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx	20.415	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx 7DCT	20.905	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 Tecno	21.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Tecno	22.815	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 120 48V Style 7DCT	25.120	998	G	120	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
IONIQ 6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
151 bat 53 kWh RWD Light	49.620	-	E	151	2	4.855	1.880	1.495	13,9		446
228 bat 77 kWh RWD Star	58.010	-	E	228	2	4.855	1.880	1.495	14,3		446
325 bat 77 kWh AWD Energy	66.360	-	E	325	4	4.855	1.880	1.495	16,9		416
IONIQ 5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
170 bat 58 kWh RWD Light	42.410	-	E	170	2	4.635	1.890	1.605	16,7		588
218 bat 73 kWh RWD Light	45.110	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Star	50.610	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Energy	54.710	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
306 bat 73 kWh AWD Energy	57.810	-	E	306	2	4.635	1.890	1.605	-		555
N 84 kWh AWD	78.000	-	E	650	2	4.635	1.890	1.605	21,2		480
Kona	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TGDi 120 Klass	23.590	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,8		374
1.0 TGDi 120 48V Maxx	24.790	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 48V Tecno	27.040	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 48V N Line	28.740	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 7DCT Maxx	24.790	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	6,0		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Maxx	29.290	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Tecno	31.540	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Style Sky	34.890	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
Electrico 136 Maxx	37.850	-	E	136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 136 Tecno	41.250	-	E	136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Maxx	37.850	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Tecno	41.250	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Style	48.850	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Kona 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 T-GDi Maxx	28.490	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,7		466
1.0 T-GDi 48V Maxx	29.740	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,5		466
1.6 GDi HEV DCT Maxx	32.040	1.580	H	141	2	4.350	1.825	1.585	4,5		466
1.6 T-GDi DCT N-Line	28.490	1.598	G	198	2	4.385	1.825	1.585	6,4		466
Nexo	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Electric FCEV 163 Style 5p Aut.	69.000	-	G	163	2	4.670	1.860	1.640	-		461
Santa Fe	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 CRDi 150 Essence 5p 7plz S/S	34.900	1.995	D	150	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.2 CRDi 200 Klass 5p 7plz S/S	39.900	2.199	D	200	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.2 CRDi 200 Klass 5p 7plz S/S Aut.	42.100	2.199	D	200	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.4 GDi 184 Tecno 4x4 5p 7plz S/S Aut.	50.150	2.360	G	185	4	4.770	1.890	1.680	-		547
Staria	**Euro NCAP: N.D.**										
Staria Style 2.2 CRDi AT. 7 plazas	52.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Staria Tecno 2.2 CRDi AT. 9 plazas	54.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Staria Maxx 2.2 CRDi AT. 9 plazas	62.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Tucson	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDi 150 Klass	27.400	1.598	G	150	2	4.500	1.865	1.650	6,7		620
1.6 CRDI 115 Klass	29.000	1.598	D	115	2	4.500	1.865	1.650	5,3		620
1.6 T-GDi 150 Maxx 48V	31.700	1.598	G	150	2	4.500	1.865	1.650	6,5		620
Hibrido 1.6 T-GDi HEV 230 Maxx 6AT	34.950	1.598	G	230	2	4.500	1.865	1.650	5,6		616
1.6 CRDi 136 Maxx 48V DCT	35.050	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,3		546
1.6 CRDi 136 Maxx 48V DCT 4x4	38.550	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,8		546
1.6 CRDi 136 Tecno 48V DCT	39.500	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,4		546
Hibrido 1.6 T-GDi HEV 230 Tecno 6AT	39.640	1.598	G	230	2	4.500	1.865	1.650	5,7		616
1.6 T-GDi 180 Style 48V DCT 4x4	44.750	1.598	G	180	4	4.500	1.865	1.650	7,1		577
Hibrido 1.6 T-GDi HEV Style 6AT 4x4	47.150	1.598	G	230	4	4.500	1.865	1.650	6,4		616
PHEV 1.6 T-GDi 265 4x4 Maxx	39.790	1.598	G	265	4	4.500	1.865	1.650	1,4		558
PHEV 1.6 T-GDi 265 4x4 Style	48.590	1.598	G	265	4	4.500	1.865	1.650	1,4		558

INEOS

ineosgrenadier.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Grenadier	**Euro NCAP: ★★★★★**										
UW 3.0 Turbo Gasolina 2 plazas	73.243	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
UW 3.0 Turbo Diesel 2 plazas	73.243	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-
UW 3.0 Turbo Gasolina 5 plazas	74.243	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
UW 3.0 Turbo Diesel 5 plazas	74.243	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-
SW 3.0 Turbo Gasolina Fieldmaster Ed.	93.930	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
SW 3.0 Turbo Diesel Fieldmaster Ed.	93.930	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-
SW 3.0 Turbo Gasolina Trialmaster Ed.	93.930	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
SW 3.0 Turbo Diesel Trialmaster Ed.	93.930	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-
QM 3.0 Turbo Gasolina	73.943	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
QM 3.0 Turbo Diesel	73.493	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-

JAGUAR

jaguar.com/es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
E-Pace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D 163	40.950	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6,0		470
1.5 MHEV 160	42.250	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8,0		470
2.0D 163 R-Dynamic	43.500	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6,0		470
1.5 MHEV 160 R-Dynamic	44.900	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8,0		470
2.0D MHEV 163 AWD Auto	48.350	1.999	D	163	4	4.395	1.984	1.649	6,4		470
2.0 MHEV 200 AWD Auto	50.400	1.998	G	200	4	4.395	1.984	1.649	8,8		470
2.0D MHEV 204 AWD Auto	52.200	1.999	D	200	4	4.395	1.984	1.649	6,5		470
2.0 MHEV 250 AWD Auto	55.050	1.998	G	250	4	4.395	1.984	1.649	8,8		470
2.0 MHEV 300 AWD Auto Sport	74.000	1.998	G	300	4	4.395	1.984	1.649	9,1		470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynamic S	58.000	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynam HSE	65.350	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
F-Pace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 i4 250 Pure AWD 5p Aut.	60.410	1.997	G	250	4	4.731	2.071	1.666	7,5		650
2.0 i4 300 Pure AWD 5p Aut.	64.260	1.997	G	300	4	4.731	2.071	1.666	7,9		650
2.0L i4D 163 Pure 5p	49.420	1.999	D	163	2	4.731	2.071	1.666	5,3		650
2.0L i4D 180 Prestige AWD 5p Aut.	61.570	1.999	D	180	4	4.731	2.071	1.666	5,7		650
2.0L i4D 180 Pure 5p Aut.	52.710	1.999	D	180	2	4.731	2.071	1.666	5,5		650
2.0L i4D 240 Pure AWD 5p Aut.	62.290	2.993	D	240	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
3.0L TDV6 300 Pure AWD 5p Aut.	68.840	2.993	D	300	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
5.0 V8 550 SVR AWD 5p Aut.	117.640	5.000	G	551	4	4.737	2.071	1.670	11,9		650
F-Type	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé P300 Aut. R-Dynamic	82.600	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,4		310
Coupé P450 V6 Aut. RWD	120.600	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Coupé P450 V6 Aut. AWD	106.900	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Coupé 5.0 V8 P575 AWD Aut.	153.500	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
Convertible P300 Aut. R-Dynamic	91.100	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,5		310
Convertible P450 V6 Aut. RWD	129.100	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Convertible P450 V6 Aut. AWD	136.300	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Convertible 5.0 V8 P575 AWD Aut.	162.000	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
I-Pace	**Euro NCAP: N.D.**										
S EV400 90kWh AWD 5p Aut.	81.400	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
SE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	89.800	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
HSE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	96.000	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
Black EV400 90kWh AWD 5p Aut.	87.500	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
XE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D Auto MHEV S	54.400	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	4,9		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic Black	55.750	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto S	55.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	7,9		291
2.0 Auto R-Dynamic Black	57.050	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2.0D Auto MHEV R-Dynamic HSE	63.000	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto R-Dynamic HSE	64.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
XF	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic S	61.299	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic HSE	70.800	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,3		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic Black	68.950	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0 250 Auto R-Dynamic Black	70.150	1.997	g	250	2	4.962	1.982	1.456	8,4		344
Sportbrake 2.0D MHEV Auto R Dyn-SE	71.800	1.997	D	204	2	4.964	1.982	1.494	5,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dynamic S	62.500	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dyn. HSE	72.250	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563

JEEP

jeep.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Avenger	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 Turbo 100 CV	23.300	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
1.2 Turbo 100 CV Longitude	24.500	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
1.2 Turbo 100 CV Altitude	26.200	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,6		380-
1.2 Turbo 100 CV Summit	28.700	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
BEV Longitude	38.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
BEV Altitude	40.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
BEV Summit	42.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Longitude	25.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Altitude	27.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Summit	30.400	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
Compass	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.3 GSE T4 Longitude	36.350	1.332	G	130	2	4.394	1.819	1.624	6,7		438
1.6 MJet 130 Longitude	37.150	1.598	D	120	2	4.394	1.819	1.624	5,2		438
1.5 e-Hybrid DDCT Longitude	38.950	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,6		424
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	42.200	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,9		424
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Limited	48.400	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,8		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Trailhawk	51.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	2,0		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 S	52.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,9		420
Renegade	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 Turbo 120 Sport 4x2	26.660	999	G	120	2	4.236	1.805	1.667	6,4		351
1.6 MJet 130 4x2 Limited	31.300	1.598	D	130	2	4.232	1.804	1.664	5,1		351
1.5 e-Hybrid DDCT Night Eagle	32.700	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	33.600	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
4xe Limited 190	40.900	1.332	G	190	4	4.232	1.804	1.689	2,0		330
4xe Trailhawk 240	42.900	1.332	G	239	4	4.232	1.804	1.689	2,1		330
Wrangler	**Euro NCAP: N.D.**										
Sahara 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	73.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	3,5		533
Rubicon 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	75.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	4,1		533
Grand Cherokee	**Euro NCAP: N.D.**										
4xE Exclusive Limited	79.955	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,8		533
4xE Trailhawk	84.755	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Overland	88.115	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Summit Reserve	96.275	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,6		533

KIA

kia.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ceed	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 T-GDi 100 Concept	16.750	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Concept	18.630	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 MHEV Drive DCT	21.312	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,4		395
1.6 CRDI MHEV 136 Concept iMT	21.380	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.0 T-GDi 100 Tech 5p ISG	20.402	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Tech	21.410	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,6		395
1.6 CRDI MHEV 136 Drive	22.830	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	24.630	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 Tech iMT	25.028	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.6 CRDI MHEV 136 Tech DCT	25.400	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 GT Line iMT	26.360	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	27.040	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 GT Line DCT	27.810	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,8		357
1.6 T-GDi 204 GT DCT	29.590	1.591	G	204	2	4.325	1.800	1.442	6,8		395
Tourer1.0 T-GDi 120 Concept	18.085	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,3		625
Tourer1.0 T-GDi MHEV120 Drive DCT	22.270	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,5		512
Tourer1.6 CRDI MHEV 136 Concept iMT	22.380	1.598	D	136	2	4.600	1.800	1.465	4,5		512
Tourer1.0 T-GDi MHEV120 Tech DCT	24.450	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,6		512
Tourer1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.590	1.482	G	160	2	4.600	1.800	1.465	5,7		625
Tourer 1.6 PHEV eDrive	29.180	1.580	G	141	2	4.600	1.800	1.465	1,3		437
e-Soul	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 136 Concept 5p Aut.	36.225	-	E	136	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Electric 204 Drive (Long Range) 5p Aut.	42.725	-	E	204	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Niro	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.6 HEV Concept	28.022	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Drive	31.722	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Emotion	34.222	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,6		451
1.6 PHEV Concept	36.738	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Drive	40.438	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Emotion	42.938	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
e-Niro	**Euro NCAP: ★★★★**										
Concept 65 kWh	41.435	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	45.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	48.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Picanto	**Euro NCAP: ★★★**										
1.0 DPI 67 Concept	11.279	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,1		255
1.0 DPI 67 GT Line	13.442	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,2		255
1.2 DPI 84 GT Line	13.493	1.197	G	84	2	3.595	1.595	1.485	5,3		255
1.0 DPI 67 AMT GT Line	14.343	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,3		255
1.2 DPI 84 AMT GT Line	14.843	1.197	G	84	2	3.595	1.595	1.485	5,5		255
1.0 T-GDI 100 GT Line	15.342	998	G	100	2	3.595	1.595	1.485	5,2		255
ProCeed	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 T-GDi 120 GT Line	26.855	998	G	120	2	4.605	1.800	1.422	5,8		594
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	30.305	1.482	G	160	2	4.605	1.800	1.422	5,7		594
1.6 T-GDi 204 GT DCT	33.080	1.591	G	204	2	4.605	1.800	1.422	6,8		594
Rio	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 DPI 84 Concept	13.046	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	15.296	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.2 DPI 84 Drive	15.396	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Drive	17.646	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive	18.196	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 GT Line	18.846	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,5		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive DCT	19.296	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line DCT	20.496	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
Sorento	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.2 CRDi Drive DCT 4x2	41.265	2.151	D	201	2	4.810	1.900	1.695	6,2		187
1.6 T-GDI HEV Drive 4x2	43.165	1.598	G	230	2	4.810	1.900	1.695	6,4		187
2.2 CRDi Emotion DCT 4x4	48.073	2.151	D	201	2	4.810	1.900	1.695	6,8		187
1.6 T-GDI HEV Emotion 4x4	49.973	1.598	G	230	4	4.810	1.900	1.695	6,8		187
1.6 T-GDI PHEV Drive 4x4	50.900	1.598	G	265	4	4.810	1.900	1.695	1,6		175
1.6 T-GDI PHEV Emotion 4x4	54.510	1.598	G	265	4	4.810	1.900	1.695	1,6		175
Sportage	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDI 150 Concept	25.980	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,7		591
1.6 CRDI 115 Concept	28.900	1.598	D	115	2	4.515	1.865	1.645	5,2		571
1.6 T-GDI MHEV 150 Drive	30.005	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,5		562
1.6 CRDI MHEV 136 Concept	30.500	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	4,9		526
1.6 T-GDI MHEV 150 Tech	32.905	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,6		562
1.6 T-GDI HEV 230 Drive	33.920	1.598	H	230	2	4.515	1.865	1.645	5,6		587
1.6 T-GDI MHEV 150 Tech 7DCT	35.005	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,4		562
1.6 CRDI MHEV 136 Tech 4x4	38.700	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	5,4		526
1.6 T-GDI MHEV 150 GT Line 7DCT	40.105	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,6		562
1.6 T-GDI HEV 230 Tech 4x4	40.350	1.598	H	230	4	4.515	1.865	1.645	6,3		587
1.6 CRDI MHEV 136 Tech 4x4 7DCT	40.800	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	5,8		526
1.6 T-GDI MHEV 180 Tech 4x4 7DCT	41.050	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	7,0		562
1.6 T-GDI MHEV 180 GT Line 4x4 7DCT	46.725	1.598	G	180	2	4.515	1.865	1.645	7,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 Drive 4x4 Aut.	43.650	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 Tech 4x4 Aut.	46.550	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 GT Line 4x4 Aut.	52.350	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
Stinger	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.3 T-GDi 366 GT 4x4 5p ISG Aut.	59.875	3.342	G	366	4	4.830	1.870	1.400	10,5		406
Stonic	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 DPI 84 Concept	16.458	1.197	G	84	2	4.140	1.760	1.520	6,1		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	17.642	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Concept	18.342	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.2 DPI 84 Drive	18.458	1.197	G	84	2	4.140	1.760	1.520	6,1		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	19.642	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive	20.342	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 GT Line	20.482	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,7		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line	21.542	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,6		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive DCT	21.642	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line DCT	22.842	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,7		332
XCeed	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 T-GDi 120 Concept 5p ISG	19.913	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.0 T-GDi 120 Drive 5p ISG	21.127	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Drive	23.078	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 MHEV 136 Concept	23.103	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,0		426
1.0 T-GDi 120 Tech 5p ISG	23.428	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 MHEV 136 Drive	24.003	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,0		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.377	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,2		426
1.6 MHEV 136 Tech DCT	26.820	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,3		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	26.878	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 T-GDi 204 Emtion DCT	31.803	1.591	G	204	2	4.395	1.826	1.483	7,1		426
1.6 PHEV eDrive	28.342	1.580	G	141	2	4.395	1.826	1.483	1,4		291
1.6 PHEV eMotion	32.752	1.580	G	141	2	4.395	1.826	1.483	1,4		291
EV6	**Euro NCAP: N.D.**										
RWD 170 58kWh	49.220	-	E	170	2	4.680	1.880	1.550	16,6		542
RWD 229 77kWh	53.122	-	E	229	2	4.680	1.880	1.550	16,5		542
RWD 229 77kWh GT Line	58.722	-	E	229	2	4.680	1.880	1.550	17,2		542
AWD 325 77kWh GT Line	62.722	-	E	325	4	4.680	1.880	1.550	18,0		510
AWD 585 77kWh GT	70.420	-	E	585	4	4.680	1.880	1.550	22,7		542
EV9	**Euro NCAP: N.D.**										
AWD GT-Line 7 plazas	85.100	-	E	385	4	5.015	1.980	1.780	22,8		880
AWD GT-Line 6 plazas	86.200	-	E	385	4	5.015	1.980	1.780	22,8		880

KTM

ktm.com/es/x-bow/

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
X-Bow	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 285 GT	97.271	1.984	G	285	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 300 R	78.051	1.984	G	300	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 360 RR	113.746	1.984	G	360	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-

LAMBORGHINI

lamborghini.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Huracán	**Euro NCAP: N.D.**										
EVO 5.2 V10 640 2p	249.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.165	13,7		100
EVO Spyder 5.2 V10 640 2p	274.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.180	14,2		100
STO Coupé	338.000	5.204	G	640	4	4.549	1.945	1.220	14,2		38
Urus	**Euro NCAP: N.D.**										
S	265.000	3.996	G	666	4	5.112	2.018	1.638	-		616
Performante	296.000	3.996	G	666	4	5.137	2.026	1.618	-		616

LANCIA

lancia.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ypsilon	**Euro NCAP: N.D.**										
BEV Edizione Limitata Cassina	39.999	-	E	156	2	4.080	1.768	1.440	14,3		309

LAND ROVER

landrover.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Defender	**Euro NCAP: N.D.**										
90 SE D250 AWD 3p	80.450	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 X-DYNAMIC SE D250 AWD 3p	85.500	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 X-DYNAMIC HSE D250 AWD 3p	92.700	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 XS EDITION D250 AWD 3p	94.399	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 SE P400 AWD 3p	91.200	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X-DYNAMIC SE P400 AWD 3p	96.249	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X-DYNAMIC HSE P400 AWD 3p	103.499	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 XS EDITION P400 AWD 3p	99.850	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 75TH LIMITED ED. P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 V8 AWD 3p	154.300	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6		297
90 V8 CARPATHIAN EDITION AWD 3p	162.850	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6		297
110 SE D250 AWD 5p	87.250	2.996	D	249	4	4.758	1.996	1.967	8,7		857
110 P400e AWD 5p	79.500	1.997	H	404	4	4.758	1.996	1.967	2,6		670
110 SE P400 AWD 5p	98.150	2.996	G	400	4	4.758	1.996	1.967	11,5		857
110 V8 AWD 5p	158.750	5.000	G	525	4	4.758	1.996	1.967	14,8		857

PRUEBAS • COMPARATIVAS • GUÍA DE PRECIOS • NOTICIAS • PRODUCTOS

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
130 SE D250 AWD 5p	100.450	2.996	D	249	4	5.358	1.996	1.970	8,9		1015
130 SE P400e AWD 5p	109.350	2.996	G	400	4	5.358	1.996	1.970	11,5		1015
Discovery	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D250 MHEV AWD Aut.	76.349	2.996	D	249	4	4.956	2.000	1.888	8,4		723
D300 R-DYNAMIC S MHEV AWD Aut.	92.350	2.997	D	300	4	4.956	2.000	1.888	8,4		723
P360 R-DYNAMIC HSE MHEV AWD Aut.	106.550	2.996	G	360	4	4.956	2.000	1.888	10,4		723
Discovery Sport	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D165 FWD Sport SE	54.749	1.999	D	163	2	4.597	2.069	1.727	6,3		454
D165 AWD Auto MHEV Sport SE	60.850	1.999	D	163	4	4.597	2.069	1.727	6,8		454
D200 AWD Auto MHEV Sport SE	64.150	1.999	D	204	4	4.597	2.069	1.727	6,8		454
P200 AWD Auto MHEV	48.850	1.998	G	200	4	4.597	2.069	1.727	9,2		454
P300e PHEV AWD Auto	62.750	1.998	H	309	4	4.597	2.069	1.727	1,6		454
P290 AWD Auto MHEV Sport Black	75.050	1.998	G	290	4	4.597	2.069	1.727	9,4		454
Range Rover	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
SWB P440e PHEV SE	140.950	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,8		575
SWB P440e PHEV HSE	149.150	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV HSE	157.900	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV SV	209.150	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB D300 MHEV SE	140.950	2.997	D	300	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB D350 MHEV SE	166.450	2.997	D	351	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB P530 SE	177.500	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,4		575
LWB P440e PHEV HSE	153.350	2.996	G	441	4	5.252	2.073	1.870	0,9		713
LWB D350 MHEV HSE	170.650	2.997	D	351	4	5.252	2.073	1.870	7,8		713
LWB P530 HSE	181.700	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
LWB P530 HSE 7 asientos	185.050	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
Range Rover Evoque	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 D165 FWD MHEV 5p	45.150	1.999	G	163	2	4.371	1.904	1.649	6,1		472
2.0 D165 AWD MHEV 5p Auto.	51.000	1.999	G	163	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 D200 AWD MHEV 5p Aut. S	60.800	1.999	G	204	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 P160 FWD MHEV 5p Aut.	45.550	1.997	G	160	2	4.371	1.904	1.649	7,9		472
2.0 P300 AWD MHEV 5p Aut. HST	81.200	1.997	G	300	4	4.371	1.904	1.649	9,2		472
1.5 P300e AWD MHEV 5p Aut.	81.200	1.498	H	309	4	4.371	1.904	1.649	1,5		472
Range Rover Sport	**Euro NCAP: N.D.**										
D250 Sport SE	103.050	2.996	D	250	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
D300 Sport SE	107.250	2.996	D	300	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
P440e Sport S	102.700	2.996	H	440	4	4.946	2.047	1.820	0,8		450
P510e First Edition	145.500	2.996	H	510	4	4.946	2.047	1.820	0,9		450
SV	237.000	4.395	G	635	4	4.946	2.047	1.820	11,7		450
Range Rover Velar	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D200 MHEV 4WD Auto	71.000	1.997	D	204	4	4.803	2.032	1.683	6,4		513
P400e PHEV 4WD Auto	76.400	1.997	H	404	4	4.803	2.032	1.683	2,2		513
D300 MHEV 4WD Auto	93.800	2.997	D	300	4	4.803	2.032	1.665	7,4		513

LEXUS
lexusauto.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
ES	**Euro NCAP: ★★★★★**										
300h 2.5 218 Eco 4p S/S CVT	53.100	2.487	H	218	2	4.975	1.865	1.445	-		454
LC	**Euro NCAP: N.D.**										
500h 3.5 V6 360 Luxury 2p S/S Aut.	130.500	3.456	H	360	2	4.760	1.920	1.345	-		172
Cabrio 500 5.0 V8 Luxury 2p S/S Aut.	159.000	4.969	G	360	2	4.760	1.920	1.350	11,7		172
LS	**Euro NCAP: N.D.**										
500h 3.5 V6 359 Business 4p S/S Aut.	110.000	3.456	H	359	2	5.235	1.900	1.450	7		400
LBX	**Euro NCAP: N.D.**										
LBX	33.900	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Elegant	37.800	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Emotion	38.700	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Relax	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Original Edition	48.000	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
LBX Relax+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
NX	**Euro NCAP: ★★★★★**										
350h 2WD Business	53.700	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 2WD Executive	62.100	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 4WD Business	56.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Executive	63.400	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD F Sport	74.100	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Luxury	74.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
450h+ 4WD Executive	71.300	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD F Sport	81.000	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD Luxury	82.800	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
RX	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
350h 4WD Business	81.300	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
350h 4WD Executive	91.100	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
450h+ 4WD Business	88.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Executive	97.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Style	88.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Luxury	106.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
500h 4WD F Sport	111.300	2.400	H	371	4	4.890	1.920	1.695	8,2		539
UX	**Euro NCAP: N.D.**										
250h 2.0 184 Business	38.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Business City	39.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Design	43.900	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive	48.500	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport	55.200	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury	59.400	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive 4WD	50.400	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport 4WD	57.100	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury 4WD	61.300	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
300e Electric ECO	48.500	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Business	51.900	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Executive	56.400	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Luxury	62.100	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
LM	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
350h Luxury 6 plazas	125.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
350h Luxury 4 plazas	150.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
RZ	**Euro NCAP: N.D.**										
450E Business	77.000	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive	82.500	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive One Motion Grip	86.700	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury	89.400	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury One Motion Grip	91.800	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-

LOTUS
lotuscars.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Emira	**Euro NCAP: N.D.**										
400	110.000	3.456	G	405	2	4.412	1.895	1.225	10,7		-
Eletre	**Euro NCAP: N.D.**										
Eletre	95.990	-	E	510	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre S	120.990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre R	150990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734

MAHINDRA
mahindra.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
KUV100	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 82 K6+ 5p	11.950	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243
1.2 82 K8 5p	13.250	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243

MASERATI
maserati.com

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ghibli	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GT Hybrid AWD	98.050	1.995	G	330	4	4.971	1.945	1.461	8,3		500
Modena AWD	138.850	2.979	G	430	4	4.971	1.945	1.461	11,9		500
Trofeo RWD	172.400	3.799	g	580	2	4.971	1.945	1.461	7		500
Levante	**Euro NCAP: N.D.**										
GT AWD	107.900	1.995	G	330	4	5.959	1.968	1.679	10,2		580
Modena AWD	146.300	2.979	G	430	4	5.005	1.968	1.679	12,6		580
Trofeo AWD	197.350	3.799	G	580	4	5.005	1.968	1.679	15,9		580
GranTurismo	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	200.900	-	E	761	4	4.959	1.957	1.353	22,8		270
Modena	202.900	2.992	G	496	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Trofeo	253.000	2.992	G	557	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Grecale	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	126.700	-	E	557	4	4.846	1.948	1.670	24,7		535
GT	81.050	1.995	G	300	4	4.846	1.948	1.670	8,7		535
Modena	96.100	1.995	G	330	4	4.846	1.948	1.670	8,8		535
Trofeo	129.200	3.000	G	530	4	4.846	1.948	1.670	11,2		535
MC20	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé V6 630	265.388	2.992	G	630	2	4.669	1.965	1.221	11,6		150
Cielo V6 630	300.500	2.992	G	630	2	4.669	1.965	1.218	11,6		150

MAZDA
mazda.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Origin	20.606	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Homura	21.431	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Zenith	22.431	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Signature	23.781	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
2 Hybrid	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Hybrid Pure Plus	24.225	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Agile	25.454	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Agile Comfort	26.579	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Select	27.994	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	4,0		286
3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Skyactiv-G 122 Origin 4p S/S	27.182	1.998	G	122	2	4.660	1.795	1.440	6,0		450
2.0 Skyactiv-G 122 Origin 5p S/S	26.682	1.998	G	122	2	4.460	1.795	1.435	6,2		358
2.0 Skyactiv-G 122 Zenith 5p S/S	29.032	1.998	G	122	2	4.460	1.795	1.435	6,7		358
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 4p S/S	29.682	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 5p S/S	29.182	1.998	G	186	2	4.460	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith 4p	32.032	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith 4p Aut.	34.332	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 4p	30.575	1.998	G	145	2	4.870	1.840	1.450	6,2		480
2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 4p Aut.	32.575	1.998	G	145	2	4.870	1.840	1.450	6,2		480
2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 4p S/S	32.825	2.191	D	150	2	4.870	1.840	1.450	4,4		480
2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 4p Aut.	34.825	2.191	D	150	2	4.870	1.840	1.450	5,1		480
2.2 Skyactiv-D 184 Zenith Black Sky	39.375	2.191	D	184	2	4.870	1.840	1.450	4,7		480
2.2 Skyactiv-D 184 Zenith Black Sky Aut.	41.375	2.191	D	184	2	4.870	1.840	1.450	5,1		480
2.5 Skyactiv-G 194 Zenith Black Sky Aut.	39.875	2.488	G	194	2	4.870	1.840	1.450	6,7		480
WGN 2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 5p	30.575	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.0 Skyactiv-G 145 Evolution Aut.	32.575	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.0 Skyactiv-G Zenith White Aut.	37.375	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 5p	32.825	2.191	D	150	2	4.805	1.840	1.480	4,6		522
WGN 2.2 Skyactiv-D 150 Evolution Aut.	34.825	2.191	D	150	2	4.805	1.840	1.480	5,1		522
WGN 2.2 Skyactiv-D Zenith Black Sky	39.375	2.191	D	184	2	4.805	1.840	1.480	4,8		522
WGN 2.5 Skyactiv-G Zen Black Sky Aut.	39.875	2.488	G	194	2	4.805	1.840	1.480	6,8		522
CX-3	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.8 Skyactiv-D 115 Evolution 5p S/S	21.845	1.759	D	115	2	4.275	1.765	1.535	4,4		350
1.8 Skyactiv-D 115 Zenith 5p S/S Aut.	25.650	1.759	D	115	2	4.275	1.765	1.535	4,9		350
2.0 Skyactiv-G 121 Evolution 5p Aut.	23.245	1.998	G	121	2	4.275	1.765	1.535	6,1		350
2.0 Skyactiv-G 121 Origin 5p S/S	20.645	1.998	G	121	2	4.275	1.765	1.535	6,2		350
2.0 Skyactiv-G 150 Zenith AWD 5p S/S	27.750	1.998	G	150	4	4.275	1.765	1.535	7		350
2.0 Skyactiv-G 150 Zenith AWD 5p Aut.	29.550	1.998	G	150	4	4.275	1.765	1.535	6,7		350
CX-30	**Euro NCAP: N.D.**										
1.8 Skyactiv-D 116 Evolution 5p S/S Aut.	34.025	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	5,0		430
1.8 Skyactiv-D 116 Origin 5p S/S	29.575	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	4,4		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Evolution Aut.	32.025	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,5		430

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2.0 Skyactiv-G 122 24V Origin 5p S/S	27.575	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,1		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD	32.475	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	5,3		422
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD Aut.	35.275	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	6,0		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Evolution Aut.	34.425	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	5,2		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 5p S/S	29.975	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	4,6		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD 5	34.875	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	4,9		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD Aut.	37.675	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	5,6		422
CX-5	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 Skyactiv-G 2WD Origin	30.900	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,7		522
2.0 Skyactiv-G 2WD Origin 6AT	32.410	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	7,3		522
2.2 Skyactiv-D 2WD Origin	33.900	2.191	D	150	2	4.575	1.845	1.680	5,6		522
2.2 Skyactiv-D 2WD 6AT Origin	36.260	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,1		510
2.5 Skyactiv-G 2WD 6AT Newground	38.180	2.488	G	194	4	4.575	1.845	1.680	7,6		522
2.2 Skyactiv-D 4WD 6AT Newground	42.220	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,6		510
2.2 Skyactiv-D 4WD 6AT Signature	46.260	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,6		510
CX-60	**Euro NCAP: N.D.**										
e-Skyactiv D RWD Prime-Line	45.669	3.283	D	200	4	4.745	1.890	1.680	5		570
e-Skyactiv PHEV Prime-Line	50.270	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
e-Skyactiv PHEV Takumi	61.870	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
MX-30	**Euro NCAP: ★★★★**										
Origin	34.375	-	E	145	2	4.395	1.795	1.555	-		366
MX-5	**Euro NCAP: ★★★★**										
RF 1.5 Skyactiv-G 132 Evolution 2p	29.620	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.230	-		127
RF 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p S/S	32.820	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.235	6,9		127
Soft Top 1.5 Skyactiv-G 132 Origin 2p	25.520	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.225	-		130
Soft Top 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p	30.320	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.230	6,9		130

MAXUS
maxus-motor.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
EUNIQ	**Euro NCAP: N.D.**										
5	46.900	-	E	177	2	4.825	1.825	1.800	-		-
T90 EV	**Euro NCAP: N.D.**										
T90 EV	61.810	-	E	177	2	5.365	1.900	1.809	-		-

MERCEDES-BENZ
mercedes-benz.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
AMG GT 4-Door Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
53 435 4Matic+ 5p MCT	156.990	2.999	G	435	4	5.054	1.953	1.455	9,1		456
63 S 639 4Matic+ 5p MCT	222.690	3.982	G	639	4	5.054	1.953	1.447	11,3		456
63 S E Performance	242.190	3.982	G	843	4	5.054	1.871	1.447	7,9		335
Clase T	**Euro NCAP: N.D.**										
T 160	29.930	1.333	G	102	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180	31.241	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180 Aut.	34.302	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 160 d	31.508	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,3		520
T 160 d Aut.	34.569	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
T 180 d	32.574	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,7		520
T 180 d Aut.	35.635	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
EQT	48.166	1.461	E	122	2	4.498	1.859	1.819	19		551
CLA	**Euro NCAP: ★★★★★**										
CLA Coupé 200 163	42.900	1.333	G	163	2	4.688	1.830	1.439	5,9		460
CLA Coupé 200d 150	44.850	1.950	D	150	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 220d 190	45.174	1.950	D	190	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 250 224 4Matic	51.175	1.991	G	224	4	4.688	1.830	1.444	6,9		460
CLA Coupé 250e	52.100	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,0		390
CLA Coupé AMG 35 306 4Matic+	66.700	1.991	G	306	4	4.695	1.834	1.405	7,7		460
CLA Coupé AMG 45 S 422 4Matic+	84.025	1.991	G	421	4	4.688	1.830	1.439	8,4		460
Shooting Brake CLA 200 163	44.200	1.333	G	163	2	4.809	1.830	1.442	6,1		505
Shooting Brake CLA 200d 150	46.125	1.950	D	150	2	4.809	1.830	1.442	4,9		495
Shooting Brake CLA 220d 190	46.475	1.950	D	190	2	4.809	1.830	1.442	5		495
Shooting Brake CLA 250 224 4Matic	54.550	1.991	G	224	2	4.809	1.830	1.442	7,1		505
Shhoting Brake 250e	53.350	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,1		440
Shoot Br CLA AMG 35 4Matic+	68.050	1.991	G	306	2	4.809	1.830	1.442	7,9		505
Shooting Brake CLA AMG 45 S 4Matic+	85.425	1.991	G	421	2	4.809	1.830	1.442	8,6		505
Clase A	**Euro NCAP: N.D.**										
A 180 136 5p	38.181	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 180 d 116 5p	41.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.440	4,6		355
A 200 163 5p	41.981	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 200 d 150 5p	42.756	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.440	4,8		355
A 220 d 190 5p	47.056	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.445	4,9		335
A 250e 5p	50.804	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.445	1,0		310
A 250 224 4Matic 5p	57.581	1.991	G	224	4	4.419	1.796	1.445	7		355
A 35 AMG 306 4Matic+ 5p 7G-DCT	64.783	1.991	G	306	4	4.436	1.797	1.405	7,9		355
A 45 S AMG 422 4Matic+ 5p 8G-DCT	87.811	1.991	G	421	4	4.436	1.797	1.405	8,6		355

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Sedan A 180 136 4p	39.131	1.333	G	136	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 180 d 116 4p	42.156	1.461	D	116	2	4.549	1.796	1.446	4,5		395
Sedan A 200 163 4p	42.931	1.333	G	163	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 200 d 150 4p	43.706	1.950	D	150	2	4.549	1.796	1.446	4,8		395
Sedan A 250e	51.704	1.333	G	218	2	4.549	1.797	1.411	0,9		405
Sedan A 35 AMG 306 4Matic+ 7G-DCT	65.758	1.991	G	306	4	4.549	1.797	1.411	7,7		405
Clase B	**Euro NCAP: ★★★★★**										
180 136 5p	41.506	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
180 d 116 5p	43.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.562	4,2		445
200 163 5p	43.931	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
200 d 150 5p	43.681	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.562	4,4		445
220 d 190 5p	51.506	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.567	4,4		445
250e	49.529	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.567	0,9		445
Clase C	**Euro NCAP: ★★★★★**										
C 200 Berlina	51.870	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.437	6,4		455
C 200d Berlina	51.029	1.992	D	163	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina	53.501	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina 4Matic	56.021	1.992	D	200	4	4.751	1.820	1.437	4,8		455
C 300 Berlina	58.067	1.998	G	258	2	4.751	1.820	1.437	6,7		455
C 300d Berlina	63.868	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.437	5,1		455
C 300d e Berlina	68.748	1.993	D	313	2	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300d e Berlina 4Matic	71.248	1.993	D	313	4	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300e Berlina	63.127	1.998	H	313	2	4.751	1.820	1.437	0,6		315
C 43 AMG Berlina 4Matic	91.684	1.991	G	408	4	4.751	1.820	1.437	8,7		455
AMG C 63 S E Per. 4Matic Berlina	140.882	1.991	H	680	4	4.751	1.820	1.437	6,9		280
C 200d Estate	52.695	1.495	D	163	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 200 Estate	53.519	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 220d Estate	54.983	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.454	5,1		490
C 300d Berlina	65.544	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.454	5,2		490
C 220d All-Terrain	59.687	1.992	D	200	2	4.755	1.841	1.494	4,9		490
CLE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
CLE Coupé 200	62.453	1.999	G	204	2	4.850	1.860	1.428	6,4		420
Clase E	**Euro NCAP: ★★★★★**										
E 200d	52.325	1.950	D	160	2	4.935	1.852	1.460	4,9		540
E 220d	53.500	1.950	D	194	2	4.935	1.852	1.460	4,7		540
E200	54.075	1.991	G	197	2	4.935	1.852	1.460	7,1		540
E 300	61.600	1.991	G	258	2	4.935	1.852	1.460	7,2		540
E 300e	63.900	1.991	G	320	2	4.935	1.852	1.460	1,5		370
E 300 de	65.150	1.950	D	306	2	4.935	1.852	1.460	1,3		370
E 220d Estate	56.450	1.950	D	194	2	4.945	1.852	1.460	5,6		640
E200 Estate	57.025	1.991	G	197	2	4.945	1.852	1.460	7,5		640
E 220d Estate 4Matic	59.800	1.950	D	194	4	4.945	1.852	1.460	5,8		640
E 300 Estate	64.550	1.991	G	258	2	4.945	1.852	1.460	7,6		640
E 300e Estate	66.725	1.991	G	320	2	4.945	1.852	1.460	1,7		480
E 300 de Estate	67.980	1.950	D	306	2	4.945	1.852	1.460	1,3		480
Cabrio E 220 d 194	68.425	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,6		360
Cabrio E 220 d 194 4Matic	71.420	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,8		360
Cabrio E 400 d 4Matic 9G-T	86.575	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.437	6,9		360
Cabrio E 450 4Matic	88.575	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,5		360
Cabrio E 53 AMG 435 4Matic+ 2p 9G-T	116.400	2.999	G	435	4	4.842	1.860	1.428	9,3		385
Coupe E 220 d 194	60.825	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,3		405
Coupe E 220 d 194 4Matic	63.825	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,6		405
Coupe E 400 d 4Matic 9G-T	79.525	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.437	6,7		405
Coupe E 450 4Matic	80.576	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,2		405
Clase G	**Euro NCAP: N.D.**										
G 400 d 330 5p 9G-T	148.225	2.925	D	330	4	4.874	1.984	1.969	11		667
G 500 422 5p 9G-T	158.738	3.982	G	422	4	4.817	1.931	1.969	14,9		454
G 63 AMG 585 5p 9G-T	216.854	3.982	G	585	4	4.873	1.984	1.966	15,11		454
Clase S	**Euro NCAP: N.D.**										
S 350 d	112.698	2.925	D	313	2	5.179	1.921	1.503	6,0		550
S 350 d 4Matic	123.885	2.925	D	313	4	5.179	1.921	1.503	6,3		550
S 450 d 4Matic	127.344	2.925	D	367	4	5.179	1.921	1.503	6,3		550
S 500 4Matic	149.693	3.000	G	449	4	5.179	1.921	1.503	8,4		550
S 580 e L	158.252	3.000	H	510	2	5.289	1.921	1.503	0,6		350
S 63 E Performance AMG	246.254	3.982	H	802	4	5.336	1.921	1.516	4,4		330
Clase V	**Euro NCAP: N.D.**										
220 d 163 Compacta 4p 9G-T	53.176	1.950	D	163	2	4.895	1.928	1.880	6		610
220 d 163 Ex.Largo 4p 9G-T	54.826	1.950	D	163	2	5.370	1.928	1.880	6		1410
220 d 163 Largo 4p 9G-T	54.001	1.950	D	163	2	5.140	1.928	1.880	6		1030
250 d 190 Compacta 4p 9G-T	55.653	1.950	D	190	2	4.895	1.928	1.880	5,9		610
250 d 190 Ex.Largo 4p 9G-T	57.302	1.950	D	190	2	5.370	1.928	1.880	5,9		1410
300 d 239 Compacta 4p 9G-T	58.742	1.950	D	239	2	4.895	1.928	1.880	5,9		610
300 d 239 Ex.Largo 4p 9G-T	60.389	1.950	D	239	2	5.370	1.928	1.880	5,9		1410
EQA	**Euro NCAP: N.D.**										
250	55.533	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9		340
250+	57.031	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9		340
300 4Matic	59.539	-	E	228	4	4.463	1.834	1.620	17,6		340
350 4Matic	61.254	-	E	292	4	4.463	1.834	1.620	17,6		340
EQB	**Euro NCAP: N.D.**										
250	57.005	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4		495
250+	58.502	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4		495
300 4Matic	61.062	-	E	228	4	4.684	1.834	1.667	18,2		495
350 4Matic	63.400	-	E	292	4	4.484	1.834	1.667	18,2		495
EQC	**Euro NCAP: N.D.**										
400 408 4Matic	77.425	-	E	408	4	4.761	1.884	1.623	-		500

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
EQE	**Euro NCAP: N.D.**										
300	72.791	-	E	245	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
350	73.744	-	E	292	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
AMG 43 4Matic	108.942	-	E	476	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
AMG 53 4Matic	121.302	-	E	625	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
EQE SUV	**Euro NCAP: N.D.**										
350+	86.789	-	E	292	2	4.863	1.940	1.686	18,5		520
350 4Matic	89.589	-	E	292	4	4.863	1.940	1.686	19,1		520
500 4Matic	95.879	-	E	408	4	4.863	1.940	1.686	19,3		520
AMG 43 4Matic	118.134	-	E	476	4	4.863	1.940	1.686	23,1		520
AMG 53 4Matic	131.059	-	E	625	4	4.863	1.940	1.686	23,1		520
EQS	**Euro NCAP: N.D.**										
450 +	124.429	-	E	333	2	5.216	1.926	1.512	16,7		610
580 4Matic	157.953	-	E	523	4	5.216	1.926	1.512	18,5		610
AMG 53 4Matic+	181.088	-	E	658	4	5.223	1.926	1.512	21,4		610
EQS SUV	**Euro NCAP: N.D.**										
450 4Matic	145.001	-	E	360	2	5.125	1.959	1.718	20,5		645
580 4Matic	172.579	-	E	544	4	5.125	1.959	1.718	20,6		645
EQV	**Euro NCAP: N.D.**										
300	82.090	-	E	204	2	5.140	1.928	1.901	-		1030
GLA	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLA 200	45.775	1.333	G	163	2	4.410	1.834	1.611	6,7		435
GLA 200d	47.300	1.950	D	150	2	4.410	1.834	1.611	5,6		435
GLA 220d 4Matic	49.825	1.950	D	190	4	4.410	1.834	1.611	5,6		435
GLA 250 4Matic	53.775	1.991	G	225	4	4.410	1.834	1.611	7,6		435
GLA 250 e	53.775	1.991	H	218	4	4.410	1.834	1.611	1,1		435
AMG GLA 35 4Matic	69.775	1.991	G	306	4	4.436	1.849	1.588	8,9		435
GLB	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLB 200 d 150 4Matic 5p	51.550	1.950	D	150	4	4.634	1.834	1.659	5,7		570
GLB 200 d 150 5p	49.049	1.950	D	150	2	4.634	1.834	1.659	5,5		570
GLB 220 d 190 4Matic 5p 8G-DCT	53.725	1.950	D	190	4	4.634	1.834	1.659	5,7		570
GLB 250 224 4Matic 5p 8G-DCT	56.400	1.991	G	224	4	4.634	1.834	1.659	7,9		570
GLB 35 AMG 306 4Matic 5p 8G-DCT	72.500	1.991	G	306	4	4.650	1.850	1.662	8,5		565
GLC	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLC 200 4Matic	60.023	1.999	G	204	4	4.716	1.890	1.640	8,2		600
GLC 220d 4Matic	62.799	1.992	D	197	4	4.716	1.890	1.640	5,2		600
GLC 300 4Matic	72.583	1.999	G	258	4	4.716	1.890	1.640	7,4		600
GLC 300d 4Matic	71.106	1.992	D	269	4	4.716	1.890	1.640	5,6		600
GLC 300e 4Matic	75.052	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5		470
GLC 300de 4Matic	77.777	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5		470
GLC Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLC 200 4Matic	64.183	1.999	G	204	4	4.769	1.920	1.606	8,2		545
GLC 220d 4Matic	67.231	1.992	D	197	4	4.769	1.920	1.606	5,2		545
GLC 300 4Matic	72.183	1.999	G	258	4	4.769	1.920	1.606	7,4		545
GLC 300d 4Matic	75.781	1.992	D	269	4	4.769	1.920	1.606	5,6		545
GLC 300e 4Matic	81.854	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5		390
GLC 300de 4Matic	83.804	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5		390
GLE	**Euro NCAP: N.D.**										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	89.758	1.950	D	269	4	4.924	1.947	1.772	6,1		630
GLE 450 4Matic 5p 9G-T	95.786	3.000	G	381	4	4.924	1.947	1.772	8,3		630
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	102.236	2.925	D	367	4	4.924	1.947	1.772	6,7		630
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	99.054	1.993	H	333	4	4.924	1.947	1.772	0,7		490
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	96.379	1.999	H	381	4	4.924	1.947	1.772	0,8		490
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	116.311	3.000	G	435	4	4.937	2.018	1.782	9,3		630
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	175.836	3.982	G	612	4	4.954	2.018	1.782	12,2		630
GLE Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	100.058	1.950	D	269	4	4.939	2.010	1.730	6,9		655
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	109.536	2.925	D	367	4	4.939	2.010	1.730	7,6		655

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	107.679	1.993	H	333	4	4.939	2.010	1.730	0,6		510
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	104.979	1.999	H	381	4	4.939	2.010	1.730	0,8		510
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	125.611	3.000	G	435	4	4.939	2.010	1.730	10,3		655
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	181.336	3.982	G	612	4	4.939	2.010	1.730	12,5		655
Clase GLS	**Euro NCAP: N.D.**										
GLS 350 d 4Matic 5p 9G-T	114.525	2.925	D	313	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 450 4Matic 5p 9G-T	120.925	2.999	G	381	4	5.207	1.956	1.823	10,4		355
GLS 450 d 4Matic 5p 9G-T	120.350	2.925	D	367	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 580 4Matic 5p 9G-T	138.475	3.982	G	517	4	5.207	1.956	1.823	9,8		355
GLS AMG 63 4Matic+	221.625	3.982	G	612	4	5.207	1.956	1.823	12,7		355
Maybach GLS 600 4Matic	217.249	3.982	G	557	4	5.207	1.956	1.838	13,1		520
Marco Polo	**Euro NCAP: N.D.**										
220 d 163 Horizon 4p 9G-T	61.701	1.950	D	163	2	5.140	1.828	1.990	6,1		830
250 d 190 Horizon 4p 9G-T	64.275	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
300 d 239 Horizon 4p 9G-T	67.485	1.950	D	239	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
Activity 170 d tD 102 4p	45.354	1.749	D	102	2	5.140	1.828	1.980	6,7		670
Activity 200 d 136 4p 9G-T	51.990	1.950	D	136	2	5.140	1.928	1.980	6		670
Activity 220 d 163 Sport 4x4 4p 9G-T	59.595	1.950	D	163	4	5.140	1.828	1.980	6,6		830
Activity 250 d 190 4p 9G-T	56.576	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,5		670
Activity 250 d 190 Sport 4x4 4p 9G-T	59.067	1.950	D	190	4	5.140	1.828	1.980	6,5		670
SL	**Euro NCAP: N.D.**										
AMG SL 43	148.971	1.991	G	381	2	4.705	1.915	1.359	8,9		240
AMG SL 55 4MATIC+	190.532	3.982	G	476	4	4.705	1.915	1.359	12,7		240
AMG SL 63 4MATIC+	223.337	3.982	G	585	4	4.705	1.915	1.359	12,9		240
AMG GT COUPÉ	**Euro NCAP: N.D.**										
AMG GT COUPÉ 63 4MATIC+	216.950	3.982	G	585	4	4.728	1.984	1.354	14,1		321

MG

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3	**Euro NCAP: N.D.**										
MG3 Hybrid+ Standard	19.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Comfort	21.490	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Luxury	22.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
ZS	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 VTI-tech Comfort	15.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.5 VTI-tech Luxury	17.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automatico Comfort	17.990	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
1.0 T-GDI Luxury	19.950	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automático Luxury	20.900	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
EV Comfort	32.490	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
EV Luxury	34.290	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
HS	**Euro NCAP: ★★★★**										
EHS Plug-In Hybrid Comfort	32.440	1.490	H	258	2	4.574	1.876	1.685	1,8		463
EHS Plug-In Hybrid Luxury	34.640	1.490	H	258	2	4.574	1.876	1.685	1,8		463
HS 1.5 Turbo Man. Comfort	26.440	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Aut. Comfort	28.440	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,6		463
1.5 Turbo Man. Luxury	29.240	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Aut.. Luxury	31.240	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,6		463
4 ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Standard 51 kWh	29.490	-	E	170	2	4.287	1.836	1.504	17		363
Comfort 64 kWh	33.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16		363
Luxury 64 kWh	35.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16,6		350
Long Range 77 kWh	39.580	-	E	245	2	4.287	1.836	1.504	16,5		363
XPower 64 kWh	40.980	-	E	435	4	4.287	1.836	1.504	18,7		363
5 ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Comfort Standard	34.290	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Comfort Long	37.490	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Standard	35.790	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Long	38.990	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Marvel R ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Comfort	41.500	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Luxury	46.000	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Performance AWD	49.500	-	E	290	4	4.674	1.919	1.613	-		357

MINI

mini.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Cabrio	**Euro NCAP: N.D.**										
Cooper Aut.	36.750	1.499	G	136	2	3.863	1.727	1.415	5,2		215
Cooper S Aut.	38.849	1.998	G	178	2	3.876	1.727	1.415	5,6		215
John Cooper Works Aut.	52.724	1.998	G	231	2	3.872	1.727	1.415	6,2		160
Cooper SE Cabrio	61.000	-	E	184	2	3.863	1.727	1.415	-		215
Clubman	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper 1.5 136 6p Aut.	38.299	1.499	G	136	2	4.253	1.800	1.441	5,3		360
Cooper D 2.0D 150 6p Aut.	38.349	1.995	D	150	2	4.266	1.800	1.441	4,2		360
Cooper S 2.0 192 6p Aut.	38.450	1.998	G	192	2	4.266	1.800	1.441	5,5		360
John Cooper Works ALL4 Aut.	55.000	1.998	G	306	4	4.266	1.800	1.441	8,1		360
Countryman	**Euro NCAP: ★★★★★**										
C Essential	39.400	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Classic	41.925	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Favoured	46.114	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,2		450
C John Cooper Works	48.234	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,3		450
S ALL4 Essential	48.136	1.998	G	218	2	4.444	1.843	1.661	6,5		450
John Cooper Works ALL4	59.400	1.998	G	300	4	4.447	1.843	1.645	7,8		450
E Essential	45.000	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Classic	47.440	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Favoured	51.110	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,1		460
E John Cooper Works	53.150	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,4		460
SE ALL4 Essential	50.800	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	16,8		460
SE ALL4 John Cooper Works	59.150	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	17,5		460
MINI 3p	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper C 3p Essential	29.900	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210
Cooper C 3p Classic	32.384	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210
Cooper C 3p Favoured	35.886	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6		210
Cooper C 3p John Cooper Works	39.160	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p Essential	33.900	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,1		210
Cooper S 3p Classic	36.384	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p John Cooper Works	43.160	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,4		210
Cooper E 3p Essential	34.800	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Classic	40.000	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Favoured	42.700	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p John Cooper Works	43.710	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper SE 3p Essential	38.400	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Classic	45.180	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Favoured	46.300	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p John Cooper Works	47.310	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210

ITSUBISHI

mitsubishi-motors.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Colt	**Euro NCAP: ★★★★★**										
100 MPI Motion	16.790	999	G	67	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Motion	17.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Kaiteki	19.960	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Kaiteki +	22.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
160 HEV Kaiteki	25.490	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
160 HEV Kaiteki+	27.990	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
Eclipse Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PHEV Motion 4WD	38.400	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
PHEV Kaiteki 4WD	40.400	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
PHEV Kaiteki+ 4WD	44.300	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
Space Star	**Euro NCAP: ★★★★**										
120 MPI 80 Spirit 5p S/S	13.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Motion 5p S/S	14.400	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Kaiteki 5p S/S	15.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Kaiteki 5p S/S Aut.	17.800	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,1		235
ASX	**Euro NCAP: N.D.**										
100T Spirit	22.290	999	G	90	2	4.228	1.797	1.573	6,0		422
130T MHEV Motion	24.790	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	6,0		422
160 HEV Kaiteki	30.590	1.598	H	145	2	4.228	1.797	1.573	5,0		305
160 PHEV Kaiteki	37.190	1.598	H	160	2	4.228	1.797	1.573	1,5		261

MORGAN

morgan-motor.co.uk

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Plus	**Euro NCAP: N.D.**										
4	92.291	1.998	G	258	2	3.830	1.650	1.250	7,0		-
6	121.437	2.998	G	340	2	3.890	1.756	1.220	7,9		-
Super	**Euro NCAP: N.D.**										
3	66.228	1.496	G	119	1	3.581	1.840	1.132	5,9		-

NISSAN

nissan.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ariya	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Advance 63 kWh 4x2	47.900	-	E	218	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 63 kWh 4x2	52.400	-	E	218	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 87 kWh 4x2	57.900	-	E	242	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 87 kWh e-4orce	60.900	-	E	306	4	4.595	1.850	1.660	-		415
Juke	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 DIG-T 114 Acenta	23.800	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 Acenta DCT	25.700	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 N-Connecta	25.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 N-Connecta DCT	26.900	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 N-Design	26.100	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 N-Design DCT	28.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 Tekna	27.850	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 Tekna DCT	29.750	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,2		422
1.6 Hybrid Aut. N-Connecta	29.300	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
1.6 Hybrid Aut. N-Design	30.400	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
1.6 Hybrid Aut. Tekna	32.150	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
Leaf	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 40kWh 150 Acenta 5p Aut.	25.200	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 40kWh 150 N-Connecta 5p Aut.	26.991	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 40kWh 150 Tekna 5p Aut.	29.801	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 62kWh e+ 217 N-Connecta Aut.	30.951	-	E	217	2	4.490	1.788	1.540	-		385
Electric 62kWh e+ 217 Tekna Aut.	33.801	-	E	217	2	4.490	1.788	1.540	-		385
Qashqai	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.3 mHEV 140 4x2 Acenta	29.850	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 xTronic 4x2 Acenta	32.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 140 4x2 N-Connecta	32.750	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 xTronic 4x2 N-Connecta	35.850	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 xTronic 4x4 N-Connecta	38.350	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,2		504
e-Power 190 N-Connecta	36.100	1.498	G	190	1	4.425	1.838	1.635	5,3		479
1.3 mHEV 140 4x2 Tekna	34.950	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 4x2 Tekna	36.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 Xtronic 4x2 Tekna	38.250	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 Xtronic 4x4 Tekna	40.750	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,2		504
e-Power 190 Tekna	38.700	1.498	G	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
1.3 mHEV 158 4x2 Tekna+	38.900	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 Xtronic 4x2 Tekna+	41.000	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 Xtronic 4x4 Tekna+	43.500	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,2		504
e-Power 190 Tekna+	41.450	1.498	G	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
X-Trail	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Acenta	42.800	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Acenta	43.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Acenta	39.900	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Acenta	42.200	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. N-Connecta	45.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. N-Connecta	40.700	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. N-Connecta	46.400	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna	43.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna	46.150	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna	49.550	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna	44.650	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna	50.350	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna+	47.750	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna+	50.050	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna+	53.450	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna+	48.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna+	54.250	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485

OPEL

opel.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Astra	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 110 Edition	26.100	1.199	G	110	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Edition	27.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Elegance	28.650	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 Elegance EAT8	32.165	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 Elegance EAT8	30.450	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		422
1.2 Turbo 130 GS Line	30.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 GS Line EAT8	33.723	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 GS Line EAT8	31.950	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		372
PHEV 1.6 Turbo 180 GS Line	38.000	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
PHEV 1.6 Turbo 180 Ultimate	39.400	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
GSe PHEV 1.6 Turbo 225	40.900	1.598	G	225	2	4.374	1.860	1.441	1,1		352
Electric	39.690	-	E	156	2	4.374	1.860	1.441	14,8		352
Corsa 2024	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 75 Edition 5p S/S	16.400	1.199	G	75	2	4.060	1.765	1.435	5,3		309
1.2T 100 Edition 5p S/S	17.800	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1		309
1.2T 100 GS 5p S/S	20.000	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1		309

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Hybrid 100 Edition 5p S/S	20.450	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5		309
Hybrid 100 GS 5p S/S	22.650	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5		309
Hybrid 136 GS 5p S/S	23.850	1.199	G	130	2	4.060	1.765	1.435	4,6		309
Corsa-e	**Euro NCAP: N.D.**										
BEV 50kWh 136 Edition 5p Aut.	31.390	-	E	136	2	4.060	1.765	1.435	15,8		267
BEV 54kWh 156 GS 5p Aut.	34.790	-	E	156	2	4.060	1.765	1.435	14,3		267
Mokka	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 100 CV Edition	25.753	1.199	G	100	2	4.151	1.791	1.531	5,7		350
1.2 Turbo 130 CV GS	26.186	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	5,6		350
1.5 Diesel 110 CV GS	25.156	1.499	D	110	2	4.151	1.791	1.531	4,4		350
1.2 Turbo 130 CV GS AT8	31.914	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	6,0		350
Mokka-e GS	39.622	-	E	136	2	4.151	1.791	1.531	17,4		310
Crossland	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 110 Edition	19.400	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8		410
1.2 Turbo 110 GS Line	19.900	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8		410
1.5 D 110 Edition	20.000	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5		410
1.5 D 110 GS Line	20.500	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5		410
1.2 Turbo 130 GS Line	20.800	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7		410
1.2 Turbo 130 Business Elegance	22.300	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7		410
1.2 Turbo 130 Business Elegance Aut.	23.600	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1		410
1.5 D 120 Business Elegance Auto.	23.750	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9		410
1.2 Turbo 130 Ultimate Aut.	25.100	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1		410
1.5 D 120 Ultimate Auto.	25.250	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9		410
Grandland	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Gasolina 130 Design&Tech	25.625	1.199	G	130	2	4.477	1.856	1.609	6,1		514
1.5 Diesel 130 Design&Tech	28.325	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,9		514
1.2 Gasolina 130 GS Line	29.020	1.199	G	130	2	4.477	1.856	1.609	6,2		514
1.5 Diesel 130 Aut. Business Edition	31.135	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,6		514
1.5 Diesel 130 Aut. GS Line	32.580	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,6		514
PHEV 1.6T 225 Business Edition	39.550	1.598	G	225	2	4.477	1.856	1.609	1,3		390
PHEV 1.6T 225 GS Line	40.550	1.598	G	225	2	4.477	1.856	1.609	1,3		390
PHEV 1.6T 300 4x4 GSe	57.600	1.598	G	300	4	4.477	1.856	1.609	1,3		390

PEUGEOT
peugeot.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
208	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Active PureTech 75	18.350	1.199	G	75	2	4.055	1.745	1.430	5,4		309
Active PureTech 100	19.550	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5		309
Allure PureTech 100	21.150	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5,1		309
GT PureTech 100	23.450	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5,2		309
Active Hybrid 100 e-DCS6	22.200	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	4,5		309
GT Hybrid 100 e-DCS6	23.800	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	4,6		309
GT Hybrid 136 e-DCS6	23.800	1.199	G	136	2	4.055	1.745	1.430	4,6		309
E-208	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Active 100 kW	33.750	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	15,4		265
Allure 100 kW	35.550	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	15,4		265
GT 100 kW	37.650	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	16		265
Active 115 kW	38.650	-	E	156	2	4.055	1.745	1.430	14,4		265
2008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 100 Active 5p S/S	24.990	1.199	G	100	2	4.300	1.770	1.530	5,4		434
1.2 PureTech 130 Allure 5p S/S EAT8	26.640	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
1.2 PureTech 130 GT 5p S/S EAT8	31.190	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 Active 5p S/S EAT8	28.240	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 Allure 5p S/S EAT8	29.890	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 GT 5p S/S EAT8	31.990	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
e-2008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
136 50KWh Active 5p Aut.	37.990	-	E	136	2	4.300	1.770	1.530	15,7		434
156 54KWh Active 5p Aut.	38.990	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,6		434
156 54KWh Allure 5p Aut.	40.940	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,4		434
3008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 Active	27.300	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,2		520
BlueHDi 130 Active	28.650	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0		520
PureTech 130 Allure	30.100	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,2		520
BlueHDi 130 Allure	31.450	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0		520
PureTech 130 Allure EAT8	32.300	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,5		520
PureTech 130 GT	32.700	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,3		520
BlueHDi 130 Allure EAT8	33.650	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,2		520
BlueHDi 130 GT	34.050	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0		520
PureTech 180 GT EAT8	38.100	1.598	G	181	2	4.447	1.841	1.624	6,9		520
Hybrid 225 e-EAT8 Allure	39.000	1.598	H	225	2	4.447	1.841	1.624	1,3		395
Hybrid 300 e-EAT8 GT Pack	49.700	1.598	H	300	4	4.447	1.841	1.624	1,3		395
Active Pack Hybrid 136 e-DC6	35.540	1.199	G	136	2	4.447	1.841	1.624	5,6		520
3008 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
Hybrid 136 e-DCS6 Allure	37.160	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5		520
Hybrid 136 e-DCS6 GT	41.660	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5		520
E-3008 213 CV	46.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7		520
E-3008 213 CV	51.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7		520
308	**Euro NCAP: ★★★★★**										
e-308 First Edition	44.440	-	E	156	2	4.367	1.852	1.465	15,1		-
PureTech 110 Active Pack	21.500	1.199	G	110	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
PureTech 130 Active Pack	22.800	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
BlueHDi 130 Active Pack	24.300	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,3		420
PureTech 130 EAT8 Active Pack	24.500	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.000	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 Allure Pack	27.900	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Allure Pack	29.400	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 GT Pack	32.200	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,8		420
Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.000	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 180 EAT8 GT Pack	38.400	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 225 EAT8 GT	39.900	1.199	G	220	2	4.367	1.852	1.444	1,2		420
SW PureTech 110 Active Pack	22.400	1.199	G	110	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW PureTech 130 Active Pack	23.700	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW BlueHDi 130 Active Pack	25.200	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,4		608
SW PureTech 130 EAT8 Active Pack	25.400	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,7		608
SW BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.900	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,5		608
SW Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.900	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SWHybrid 180 EAT8 GT Pack	41.300	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SW Hybrid 225 EAT8 GT Pack	42.800	1.199	G	220	2	4.636	1.804	1.470	1,2		420
408	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Allure Aut.	33.350	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 Allure Aut.	41.350	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
1.2 PureTech 130 GT Aut.	37.800	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 GT Aut.	45.400	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
Plug-In Hybrid 225 GT Aut.	46.900	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
Plug-In Hybrid 225 First Edition Aut.	49.950	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
5008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Active Pack	35.149	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 Active Pack EAT8	37.920	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 Active Pack EAT8	39.050	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
1.2 PureTech 130 Allure Pack	37.950	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	40.720	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.850	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
1.2 PureTech 130 GT	40.250	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 GT EAT8	43.020	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	44.150	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
508	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	38.510	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		487
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	40.660	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		487
Plug-In Hybrid 225 Allure Pack e-EAT8	49.610	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		487
1.2 PureTech 130 GT EAT8	39.760	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		487
1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	41.909	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		487
Plug-In Hybrid 225 GT e-EAT8	50.859	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		487
Peugeot Sport Engineered 360	68.110	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0		487
SW 1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	39.710	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		530
SW1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.860	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		530
SW PHEV 225 GT e-EAT8	50.810	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		530
SW 1.2 PureTech 130 GT EAT8	40.960	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		530
SW1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	43.110	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		530
SW PHEV 225 GT e-EAT8	52.060	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		530
SW Peugeot Sport Engineered 360	69.310	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0		530

POLESTAR
polestar.com/es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Polestar 2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Standard Range Single Motor	47.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-		446
Long Range Single Motor	50.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-		440
Long Range Dual Motor	53.190	-	E	408	4	4.607	1.800	1.478	-		440
Long Range Dual Motor Performance	60.400	-	E	476	4	4.607	1.800	1.478	-		440
Polestar 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Long Range Single Motor	65.900	-	E	272	2	4.840	1.534	1.614	17,7		541
Long Range Dual Motor	72.900	-	E	544	4	4.840	1.534	1.614	18,6		541
Polestar 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Long Range Dual Motor	92.900	-	E	489	4	4.900	1.968	1.614	-		516
Long Range Dual Motor Performance	99.500	-	E	517	4	4.900	1.968	1.614	-		516

PORSCHE
porsche.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
718 Boxster	**Euro NCAP: N.D.**										
Boxster	71.318	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	9,4		275
Boxster PDK	74.542	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	8,9		275
Boxster T	81.681	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	9,4		275
Boxster T PDK	85.394	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	8,9		275
Boxster S	86.142	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	10,1		275
Boxster S PDK	89.366	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	9,6		275
GTS 4.0	102.112	3.996	G	400	2	4.391	1.801	1.262	10,9		270
GTS 4.0 PDK	105.825	3.996	G	400	2	4.391	1.801	1.262	10,1		270
Spyder	116.246	3.996	G	420	2	4.391	1.801	1.262	10,9		150
Spyder PDK	119.470	3.996	G	420	2	4.391	1.801	1.262	10,9		150
718 Cayman	**Euro NCAP: N.D.**										
Cayman	69.010	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.286	9,3		312
Cayman PDK	72.234	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.295	8,9		312
Cayman T	79.373	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	9,4		312
Cayman T PDK	83.086	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	8,9		312
Cayman S	83.835	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	10,1		312
Cayman S PDK	87.059	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	9,6		312
GTS 4.0	99.804	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,9		312
GTS 4.0 PDK	103.517	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,1		312
GT4	119.537	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	11,1		150
GT4 PDK	122.761	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	10,7		150
GT4 RS	167.262	3.996	G	500	2	4.4560	1.822	1.267	13,2		125
911	**Euro NCAP: N.D.**										
Dakar	256.000	2.981	G	480	4	4.530	1.864	1.338	11,3		132
Carrera 4 GTS Cabriolet 3.0 450 PDK	173.129	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.293	8,8		125
Carrera 4 GTS Coupé 3.0 450 2p PDK	158.196	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.284	8,8		125
Carrera 4S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	163.355	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	9		132
Carrera 4S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	147.065	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.300	9		132
Carrera Cabriolet 3.0 450 2p PDK NM	136.748	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.297	10,1		132
Carrera Coupé 3.0 385 2p S/S PDK	128.002	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.298	9,9		132
Carrera GTS Cabriolet 3.0 450 2p PDK	164.712	2.981	G	450	2	4.528	1.852	1.291	8,8		125
Carrera S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	154.395	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.299	9,1		132
Carrera S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	138.105	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.300	8,9		132
Carrera GTS Coupe	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,4		145
Carrera GTS Coupe PDK	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,7		145
Carrera 4 GTS Coupe	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,6		145
Carrera 4 GTS Coupe PDK	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,8		145
GT3 4.0 500 2p PDK	175.437	3.996	G	500	2	4.562	1.852	1.271	12,7		125
GT3 RS 4.0 520 2p PDK	224.171	3.996	G	521	2	4.557	1.880	1.297	12,8		125
Targa 4	147.608	2.981	G	385	4	4.519	1.852	1.297	10,5		132
Targa 4S	165.255	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	10,4		132
Turbo 3.8 540 2p PDK	203.401	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.297	9,1		115
Turbo Cabriolet 3.8 540 2p PDK	218.334	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Cabriolet 3.8 580 2p PDK	250.506	3.800	G	581	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Turbo S Coupe 3.8 600 PDK	249.963	3.800	G	600	4	4.535	1.900	1.303	12,0		128
Cayenne	Euro NCAP: ★★★★★										
Cayenne	108.619	2.995	G	354	4	4.930	1.983	1.698	10,8		772
Cayenne S	130.800	2.995	G	475	4	4.930	1.983	1.698	12,4		772
Cayenne E-Hybrid	112.507	2.995	H	470	4	4.930	1.983	1.698	1,5		627
Cayenne S E-Hybrid	122.265	2.995	H	519	4	4.930	1.983	1.698	1,4		627
Cayenne Turbo E-Hybrid	182.419	2.995	H	740	4	4.930	1.983	1.698	1,7		621
Macan	Euro NCAP: ★★★★★										
Macan	72.940	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan T	78.660	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan S	85.550	2.894	G	381	4	4.726	1.922	1.621	11,1		458
Macan GTS	104.515	2.894	G	441	4	4.726	1.922	1.621	11,3		458
Macan EV	Euro NCAP: N.D.										
4	85.382	-	E	408	4	4.784	1.938	1.622	17,9		624
Turbo	116.914	-	E	639	4	4.784	1.938	1.622	18,8		564
Panamera	Euro NCAP: N.D.										
Panamera	108.339	2.894	G	330	2	5.049	1.937	1.423	10,2		495
Panamera 4	112.954	2.894	G	330	4	5.049	1.937	1.423	10,4		495
Panamera 4 E-Hybrid	116.411	2.894	G	462	4	5.049	1.937	1.423	2,0		403
Panamera 4S E-Hybrid	133.593	2.894	G	560	4	5.049	1.937	1.423	2,2		403
Panamera 4S	136.303	2.894	G	441	4	5.049	1.937	1.423	10,3		495
Panamera GTS	161.688	3.996	G	480	4	5.053	1.937	1.417	12,1		495
Panamera Turbo S E-Hybrid	194.819	3.996	G	571	4	5.049	1.937	1.423	2,7		403
Panamera Turbo S	211.780	3.996	G	630	4	5.049	1.937	1.427	12,8		467
Taycan	Euro NCAP: N.D.										
Taycan	105.682	-	E	408	2	4.963	1.966	1.395	16,7		491
bateria Performance Plus	111.503	-	E	435	2	4.963	1.966	1.395	17		491
4S	125.196	-	E	544	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491
4S bateria Performance Plus	130.811	-	E	571	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491
Turbo	181.177	-	E	884	4	4.963	1.966	1.381	17,8		450
Turbo S	217.106	-	E	952	4	4.963	1.966	1.378	17,8		450
Turbo GT	248.685	-	E	1.033	4	4.963	1.966	1.378	24,2		410
4 Cross Turismo	98.100	-	E	476	4	4.974	1.967	1.409	22,4		530
4S Cross Turismo	114.508	-	E	571	4	4.974	1.967	1.409	22,6		530
Turbo Cross Turismo	157.826	-	E	680	4	4.974	1.967	1.409	22,3		489
Turbo S Cross Turismo	191.706	-	E	761	4	4.974	1.967	1.409	24,4		489

RAM
amencars.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1500	Euro NCAP: N.D.										
Laramie Diesel	79.700	3.604	D	260	4	5.309	2.017	1.910	9,5		-
TRX	120.000	6.166	G	702	4	5.309	2.017	1.910	17,3		-

RENAULT
renault.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
5 E-Tech	Euro NCAP: N.D.										
5 E-Tech1150 CV 52 kWh techno	31.584	-	E	150	2	3.920	1.770	1.500	-		277
5 E-Tech1150 CV 52 kWh iconic cinq	33.504	-	E	150	2	3.920	1.770	1.500	-		277
Captur	Euro NCAP: ★★★★★										
TCe 90 Equilibre	21.900	999	G	90	2	4.227	1.797	1.576	5,7		422
TCe 90 Evolution	22.600	999	G	90	2	4.227	1.797	1.576	5,7		422
TCe 90 Techno	24.960	999	G	90	2	4.227	1.797	1.576	5,7		422
TCe 140 MHEV Evolution	24.100	1.333	G	140	2	4.227	1.797	1.576	5,9		422
E-TECH 145 HEV Evolution	28.350	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
E-TECH 160 PHEV Evolution	29.920	1.598	H	160	2	4.227	1.797	1.576	5,3		265
E-TECH Engineered 160 PHEV	34.671	1.598	H	160	2	4.227	1.797	1.576	5,3		265
Clio	Euro NCAP: ★★★★★										
TCe 90 Evolution	16.159	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
TCe 100 GLP Evolution	16.919	999	G	100	2	4.053	1.798	1.440	3,9		340
Blue dCi 100 Evolution	20.244	1.461	D	100	2	4.053	1.798	1.440	4,1		315
E-TECH 145 Full Hybrid Evolution	21.992	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
Espace	Euro NCAP: N.D.										
E-Tech Full Hybrid Techno 5 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,6		581
E-Tech Full Hybrid Techno 7 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,7		477
Arkana	Euro NCAP: ★★★★★										
TCe 140 EDC MHEV Evolution	27.001	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid Evolution	28.488	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TCe 140 EDC MHEV techno	28.271	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid techno	30.208	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TCe 160 EDC MHEV esprit Alpine	32.413	1.333	G	160	2	4.568	1.821	1.576	6		513
E-TECH Full Hybrid esprit Alpine	33.156	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
Austral	Euro NCAP: N.D.										
TCe 140 MHEV Equilibre	30.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TCe 140 MHEV Equilibre Aut.	32.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TCe 160 MHEV Techno Espirit Alpine Aut.	37.400	1.333	G	160	2	4.510	1.843	1.618	6,2		575
E-Tech Hybrid 200 Techno	39.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Techno Espirit Alpine	40.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Iconic Espirit Alpine	43.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
Mégane	Euro NCAP: ★★★★★										
1.3 TCe 115 Life 5p S/S	19.515	1.333	G	115	2	4.359	1.814	1.447	5,8		384
1.5 BluedCi 115 Life 5p S/S	20.593	1.461	D	115	2	4.359	1.814	1.447	4,4		384
1.3 TCe 140 Zen	22.731	1.333	G	140	2	4.359	1.814	1.447	5,9		384
1.3 TCe 140 Zen EDC	24.317	1.333	G	140	2	4.359	1.814	1.447	6,0		384
1.5 BluedCi 115 Zen EDC	25.433	1.461	D	115	2	4.359	1.814	1.447	4,6		384
1.3 TCe 160 Zen EDC	27.001	1.333	G	160	2	4.359	1.814	1.447	6,1		384
Sport Tourer 1.3 TCe 115 Life 5p S/S	20.280	1.333	G	115	2	4.626	1.814	1.449	5,8		521
Sport Tourer 1.5 Blue dCi115 Life	21.358	1.461	D	115	2	4.626	1.814	1.449	4,4		521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Zen	23.498	1.333	G	140	2	4.626	1.814	1.449	6,1		521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Zen EDC	25.082	1.333	G	140	2	4.626	1.814	1.449	6,0		521
S. Tourer 1.3 TCe 160 RS Line EDC	27.986	1.333	G	160	2	4.626	1.814	1.449	6,1		521
Sport Tourer E-TECH Intens	31.080	1.598	G	160	2	4.626	1.814	1.449	1,3		389
Megane E-TECH	Euro NCAP: ★★★★★										
equilibre EV40 standard charge	35.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV40 boost charge	37.100	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 super charge	40.200	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
evolution EV60 super charge	41.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 optimum charge	41.700	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
ionic EV60 optimum charge	47.700	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
Twingo	Euro NCAP: ★★★★										
Electric R80 Bateria 20 kWh Techno	24.540		E	82	2	3.615	1.646	1.541			188
Electric R80 Bateria 20 kWh SL Urban	25.440		E	82	2	3.615	1.646	1.541			188
Twizy	Euro NCAP: ★★										
Electric Life 45	12.105	-	E	5	2	2.337	1.234	1.454	-		31
Electric Life 80	12.985	-	E	11	2	2.337	1.234	1.454	-		31
ZOE	Euro NCAP: ★★★★★										
Electric R110 40kWh Equilibre	34.780	-	E	110	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Electric R110 50kWh Evolution	36.530	-	E	110	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Electric R135 50kWh Iconic	38.430	-	E	135	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Kangoo	Euro NCAP: N.D.										
Authentic 1.5 Blue dG 75	25.493	1.461	D	75	2	4.486	1.919	1.838	5,4		775
Authentic 1.3 TCe 130	26.138	1.333	G	130	2	4.486	1.919	1.838	6,6		775
Electric E-TECH EV Equilibre	38.028	-	E	122	2	4.486	1.860	1.808	-		-
Scenic	Euro NCAP: N.D.										
evolution autonomía estándar confort	38.703	-	E	170	2	4.470	1.864	1.571	16,3		545
techno autonomía estándar confort	41.613	-	E	170	2	4.470	1.864	1.571	16,3		545
techno gran autonomía	45.493	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	16,8		545
esprit Alpine gran autonomía	48.015	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	17,2		545
iconic gran autonomía	49.373	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	17,2		545
Rafale	Euro NCAP: N.D.										
techno E-Tech full hybrid	41.807	1.199	H	200	2	4.710	1.866	1.613	4,7		528
esprit Alpine E-Tech full hybrid	46.172	1.199	H	200	2	4.710	1.866	1.613	4,7		528

ROLLS ROYCE
rolls-roycemotorcars-madrid.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Cullinan	Euro NCAP: N.D.										
V12	290.000	6.749	G	571	4	5.341	2.164	1.835	15,6		560
Ghost	Euro NCAP: N.D.										
6.6 V12 570 4p Aut.	306.473	6.592	G	571	2	5.399	1.948	1.550	13,6		490
EWB 6.6 V12 570 Aut.	352.763	6.592	G	571	2	5.569	1.948	1.550	13,7		490
Phantom	Euro NCAP: N.D.										
6.75 V12 4p Aut.	480.504	6.749	G	571	2	5.842	1.990	1.638	14,8		460
EWB 6.75 V12 Aut.	565.484	6.749	G	571	2	6.092	1.990	1.640	14,7		460

SEAT
seat.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Arona	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 95 Reference	18.650	999	G	95	2	4.138	1.780	1.543	5,4		400
1.0 TGI 90 Reference	19.940	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.0 TSI 110 Style	20.300	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,2		400
1.0 TSI 110 Style DSG	22.750	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TGI 90 Style	21.240	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.0 TSI 110 X-Perience	22.210	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,2		400
1.0 TSI 110 X-Perience DSG	25.125	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TSI 110 FR	23.160	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,3		400
1.0 TSI 110 FR DSG	25.855	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TGI 90 FR	24.180	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.5 TSI 150 DSG FR	28.240	1.498	G	150	2	4.138	1.780	1.543	6,1		400
Ateca	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 110 Reference	24.540	999	G	110	2	4.363	1.841	1.601	5,4		510
2.0 TDI 115 Reference	28.080	1.968	D	115	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
1.5 EcoTSI 150 Style	30.030	1.498	G	150	2	4.363	1.841	1.601	5,7		510
1.5 EcoTSI 150 Style DSG	32.510	1.498	G	150	2	4.363	1.841	1.601	5,7		510
2.0 TDI 150 Style	33.350	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
2.0 TDI 150 Style DSG	35.980	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
2.0 TDI 150 X-Perience DSG 4Drive	40.078	1.968	D	150	4	4.363	1.841	1.601	4,7		510
Ibiza	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 MPI 80 Reference	14.100	999	G	80	2	4.059	1.780	1.444	5,3		355
1.0 TGI 90 Reference	17.920	999	G	90	2	4.059	1.780	1.444	3,7		262
1.0 TSI 110 Style	17.830	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,0		355
1.0 TSI 110 FR Plus	20.930	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,4		355
1.0 TSI 110 DSG Excellence	22.060	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.0 TSI 110 DSG FR	23.420	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.5 TSI 150 DSG FR	24.660	1.498	G	150	2	4.059	1.780	1.444	6,0		355
León	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 110 Style	22.990	999	G	110	2	4.368	1.800	1.456	4,7		380
1.5 TSI 130 Style	23.710	1.498	G	131	2	4.368	1.800	1.456	5,4		380
1.5 EcoTSI 150 Xcellence	25.150	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,5		380
1.5 eTSI 150 DSG7 Xcellence	26.580	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,6		380
2.0 TDI 150 DSG7 Xcellence	28.090	1.968	D	150	2	4.368	1.800	1.456	4,3		380
1.4 e-Hybrid Xcellence	33.280	1.395	G	204	2	4.368	1.800	1.456	1,2		270
Sportstourer 1.5 TSI 130 Style	25.070	1.498	G	131	2	4.642	1.800	1.448	5,4		617
Sportstourer 1.5 EcoTSI 150 Xcellence	26.310	1.498	G	150	2	4.642	1.800	1.448	5,6		617
Sportstourer 1.5 eTSI 150 DSG Xcellence	28.010	1.498	G	150	2	4.642	1.800	1.448	5,6		617
Sportstourer 2.0 TDI 150 DSG Xcellence	30.300	1.968	D	150	2	4.642	1.800	1.448	4,5		617
Sportstourer 1.4 e-Hybrid Xcellence	34.480	1.395	G	204	2	4.642	1.800	1.448	1,2		470
Tarraco	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 EcoTSI 150 Style 5p S/S	32.980	1.498	G	150	2	4.735	2.118	1.674	5,9		760
2.0 EcoTSI 190 XCellence 4Drive DSG7	43.990	1.984	G	190	4	4.735	2.118	1.674	7,3		760
2.0 TDI CR 150 Style 4Drive DSG7	39.490	1.968	D	150	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760
2.0 TDI CR 150 Style 5p S/S	34.290	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 150 Style Plus 5p S/S	35.810	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 190 XCellence 4Drive DSG7	44.270	1.968	D	190	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760

SERES

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3	Euro NCAP: N.D.										
Luxury	39.995	-	E	163	2	4.385	1.850	1.650	17,7		310
5	Euro NCAP: N.D.										
2WD 80 kWh	63.500	-	E	299	2	4.710	1.930	1.620	15,2		434
4WD 80 kWh	69.995	-	E	584	2	4.710	1.930	1.620	17,3		434

ŠKODA
skoda.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Fabia	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 95 Active	15.177	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,0		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition	16.877	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 95 Sport	17.414	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition DSG	17.427	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
1.0 TSI EVO 110 Sport	17.914	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Sport DSG	18.464	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
Kamiq	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 95 Essence 5p S/S	22.200	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Essence 5p S/S	23.200	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Selection 5p S/S	23.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S	24.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S Aut.	26.500	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Design 5p S/S	24.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Design 5p S/S	25.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S	26.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S Aut.	27.500	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400

SUSCRÍBETE POR 1 AÑO

suscripciones@grupov.es o llama al 91 662 21 37

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S Aut.	29.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,6		400
Karoq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Selection	32.600	999	G	110	2	4.389	1.841	1.603	5,8		521
2.0 TDI 116 Selection	35.005	1.968	D	116	2	4.389	1.841	1.603	4,7		521
1.5 TSI ACT 150 Selection	34.995	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
1.5 TSI ACT 150 Selection DSG	37.005	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
2.0 TDI 150 DSG 4X4 Selection	42.905	1.968	D	150	2	4.389	1.841	1.603	4,9		521
2.0 TDI 190 Sportline 4x4 DSG	46.905	1.968	D	190	4	4.389	1.841	1.603	7,5		521
Kodiaq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI mHEV 150 DSG	45.425	1.498	G	150	2	4.758	1.864	1.659	6,1		-
2.0 TDI 150 DSG	47.400	1.968	D	150	2	4.758	1.864	1.659	5,3		-
2.0 TDI 190 DSG	50.450	1.968	D	190	2	4.758	1.864	1.659	6		-
Octavia	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Ambition 5p	21.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,1		600
1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Ambition	24.350	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,2		600
1.5 TSI 150 Ambition 5p	25.295	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.470	5,6		600
2.0 TDI 115 Ambition 5p	26.195	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.470	4,3		600
2.0 TDI 150 DSG	29.195	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.470	4,5		600
RS 2.0 TSI 245 CV DSG	33.950	1.984	G	245	2	4.702	1.829	1.457	6,8		600
1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Ambition	34.400	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Style	35.500	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
RS 1.4 TSI iV 245 CV DSG	38.980	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.0 TSI 110 Ambition 5p	22.550	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,3		640
Combi 1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Amb	24.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,3		640
Combi 1.5 TSI 150 Ambition 5p	25.898	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.468	5,7		640
Combi 2.0 TDI 115 Ambition 5p	26.798	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.468	4,5		640
Combi 2.0 TDI 150 DSG Ambition	29.798	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.468	4,7		640
Combi 1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Ambition	34.700	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Style	36.200	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi RS 1.4 TSI iV 245 CV DSG	39.500	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,2		450
Combi Scout 1.5 TSI 150	28.701	1.498	G	150	2	4.703	1.829	1.468	6,0		610
Scala	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 Essence 5p S/S	25.500	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 95 Selection 5p S/S	27.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S	29.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S DSG	30.800	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Design 5p S/S	30.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S	30.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S DSG	31.800	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S	32.200	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S DSG	34.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
Superb 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 TSI mHEV 150 DSG Essence	41.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,2		645
1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	44.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	50.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,3		645
2.0 TDI 150 DSG Selection	48.400	1.968	D	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
2.0 TDI 190 DSG 4x4 L&K	57.400	1.968	D	190	2	4.912	1.849	1.506	5,9		645
Combi 1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	46.205	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	51.705	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG Selection	49.205	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG L&K	54.705	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Enyaq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iV 60	47.400	-	E	180	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85	52.800	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85X	55.300	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85 Sportline	57.300	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV RS	62.100	-	E	340	4	4.649	1.879	1.616	-		585
Enyaq Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iV 60	49.200	-	E	180	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85	54.600	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85X	57.100	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85 Sportline	59.100	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV RS	63.900	-	E	340	4	4.653	1.879	1.622	-		570

SMART smart.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
#1	**Euro NCAP: N.D.**										
Pro	38.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	18,1		288
Launch Edition	47.200	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Pro+	43.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	17,4		288
Premium	45.900	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Brabus	49.900	-	E	428	4	4.300	1.822	1.636	18,2		288
#3	**Euro NCAP: N.D.**										
Pro	39.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	17,2		370
Pro+	44.800	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,8		370
Premium	47.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
25th Anniversary Edition	47.900	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
Brabus	51.900	-	E	428	4	4.400	1.844	1.556	17,6		370

SSANGYONG ssangyong.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Korando	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 G15T 163 Limited 4x4 5p S/S Aut.	32.900	1.497	G	163	4	4.450	1.870	1.629	8,7		551
1.5 G15T 163 Line 5p S/S	20.750	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	7,5		551
1.5 G15T 163 Urban 5p S/S Aut.	26.000	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	7,9		551
1.6 D16T 136 Urban 5p S/S	25.500	1.597	D	136	2	4.450	1.870	1.629	5,7		551
1.6 D16T 136 Urban 5p S/S Aut.	27.600	1.597	D	136	2	4.450	1.870	1.629	6,1		551
1.6 D16T 163 Limited 4x4 5p Aut.	34.750	1.597	D	136	4	4.450	1.870	1.629	6,8		551
Rexton	**Euro NCAP: N.D.**										
D22 DTR Pro 7 plazas	39.200	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Limited 7 plazas	43.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Premium 7 plazas	51.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
Torres	**Euro NCAP: N.D.**										
G15T 4X2 Trend	32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G15T 4X2 Life	34.500	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G15T 4X2 Trend GLP	32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	-		463
G15T 4X2 Life AT	37.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	8,5		599
G15T 4X4 Adventure AT	41.500	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	9,1		599
G15T 4X4 Adventure AT GLP	44.250	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	-		463
Tivoli	**Euro NCAP: ★★★★**										
G12T 128 Line	17.100	1.197	G	128	2	4.225	1.810	1.613	6,7		427
G15 163 Line	17.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,2		427
G15 163 Urban Aut.	21.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,7		427
D16 136 Limited Aut.	27.000	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	6		427
D16 136 Urban	22.500	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	5,6		427
Tivoli Grand	**Euro NCAP: ★★★★**										
G15T 4x2 Line	17.900	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,2		574
G15T 4x2 Limited Auto.	25.000	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,8		574

SUBARU subaru.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Forester	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i ecoHybrid Sport Plus	35.400	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
2.0i ecoHybrid Executive	37.900	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
2.0i ecoHybrid Executive Plus	39.900	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
Impreza	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i ecoHYBRID Urban	31.250	1.995	G	150	4	4.475	1.775	1.515	-		340
Levorg	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i 150 Sport 5p S/S Lineartronic	28.900	1.995	G	150	4	4.690	1.780	1.485	7,2		522
2.0i GLP 150 Sport 5p S/S Lineartronic	30.650	1.995	G	150	4	4.690	1.780	1.485	8,5		522
Outback	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.5i 175 Sport AWD 5p Lineartronic	32.900	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	-		559
2.5i GLP Executive AWD Lineartronic	38.400	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	7		559
2.5i GLP 175 Sport AWD Lineartronic	34.650	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	7		559
BRZ	**Euro NCAP: ★★★★★**										
BRZ	39.500	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,8		237
Solterra	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Trek	50.750	-	E	218	2	4.690	1.860	1.650	16,1		452
Touring	55.750	-	E	218	2	4.690	1.860	1.650	18		441
XV	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6i 114 Sport 5p S/S CVT	23.300	1.600	G	114	4	4.465	1.800	1.595	-		-
2.0i 156 Sport Plus 5p S/S CVT	29.400	1.995	G	154	4	4.465	1.800	1.595	6,9		-

SUZUKI auto.suzuki.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Ignis	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 Mild Hybrid Red&White	14.525	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 Mild Hybrid GLE	15.525	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 4x4 Mild Hybrid Red&White	16.015	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		204
1.2 Mild Hybrid GLX	16.610	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 4x4 Mild Hybrid GLE	17.015	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		204
1.2 Mild Hybrid CVT GLX	17.800	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		260
S-Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.4T Mild Hybrid S1	24.945	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,3		430
1.4T Mild Hybrid S2	26.145	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,3		430
1.4T Mild Hybrid 4x4 S2	28.020	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,8		430
1.4T Mild Hybrid S3 Aut.	31.005	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,7		430
1.4T Mild Hybrid 4x4 S3 Aut.	32.800	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	6,1		430
Swift 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 S1 MHEV	20.100	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S2 MHEV	21.800	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S2 AUT. MHEV	23.300	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,7		265
1.2 S2 4WD S2 MHEV	23.300	1.197	G	83	4	3.860	1.735	1.495	4,9		265
1.2 S3 MHEV	22.700	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S3 AUT. MHEV	24.200	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,7		265
Vitara	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.4T GLE Mild Hybrid	23.740	1.373	G	129	2	4.175	1.775	1.610	5,7		375
1.4T GLE 4WD Mild Hybrid	25.540	1.373	G	129	4	4.175	1.775	1.610	6,2		375
1.4T GLE Strong Hybrid AGS	27.825	1.462	G	116	2	4.175	1.775	1.610	5,3		289
1.4T GLE Strong Hybrid AGS 4x4	29.695	1.462	G	116	4	4.175	1.775	1.610	5,8		289
Across	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.5 PHEV GLX AWD	53.700	2.487	G	306	2	4.635	1.855	1.690	1,0		490
Swace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.8 Hybrid GLE	23.545	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596
1.8 Hybrid GLX	25.350	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596

SWM swmmotors.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
G01	**Euro NCAP: ★★★**										
F Luxury	25.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	8,0		570
F Premium AT	28.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	9,3		570

TESLA
teslamotor.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Model 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Standard 4p	39.990	-	E	238	4	4.694	1.849	1.443	-		340
Gran Autonomía doble motor 4p	49.990	-	E	351	4	4.694	1.849	1.443	-		425
Performance doble motor 4p	53.990	-	E	462	4	4.694	1.849	1.443	-		425
Model Y	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Tracción trasera	46.490	-	E	325	2	4.751	1.921	1.624	-		971
Tracción int. gran auton.	53.400	-	E	351	4	4.751	1.921	1.624	-		971
Tracción int. Performance	59.990	-	E	480	4	4.751	1.921	1.624	-		971
Model S	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Gran autonomía doble motor 5p Aut.	114.990	-	E	670	4	5.021	1.987	1.431	-		798
Performance Plaid 5p Aut.	139.990	-	E	1020	4	5.021	1.987	1.431	-		798
Model X	**Euro NCAP: N.D.**										
Gran Autonomía 5p Aut.	123.990	-	E	670	4	5.057	1.999	1.680	-		1273
Performance Ludicrous 5p Aut.	143.990	-	E	1020	4	5.057	1.999	1.680	-		1141

TOYOTA
toyota.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Aygo X Cross	**Euro NCAP: ★★★★**										
Limited Edition	17.000	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,7		231
Limited Edition S-CVT	18.250	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,8		231
Camry											
Hybrid 2.5 218 Business 4p S/S CVT	36.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5		524
Hybrid 2.5 218 Luxury 4p S/S CVT	40.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5		524
C-HR	**Euro NCAP: N.D.**										
140H Active	31.750	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7		388
140H Advance	32.500	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7		388
200H Advance	35.000	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport	38.500	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport AWD-i	40.500	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1		364
200H GR Sport Premiere Edition	43.900	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport Premiere Ed. AWD-i	45.900	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1		364
220PH Advance	43.000	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		310
220PH Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		310
220PH GR Sport Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		3102
Corolla	**Euro NCAP: N.D.**										
Hatchback 140H Active Plus	24.200	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H GR Sport	27.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H Business	28.350	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H Style Plus	29.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 200 GR Sport	29.300	1.798	H	200	2	4.370	1.790	1.435	5,0		361
Sedan 140H Style	25.650	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5		529
Sedan 140H Eco	29.350	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5		529
Touring Sports 140H Active Plus	25.800	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 140H Style	27.050	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 140H GR Sport	28.900	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 200H Style	29.050	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 200H GR Sport	30.900	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Corolla Cross	**Euro NCAP: N.D.**										
Style 1.8 Hybrid	36.500	1.798	H	140	2	4.460	1.825	1.620	4,9		414
Style Plus 2.0 Hybrid	41.600	1.987	H	196	2	4.460	1.825	1.620	5		414
GR Supra	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Pure 2.0 Turbo Aut.	59.550	1.998	G	258	2	4.379	1.854	1.292	7,3		290
3.0 Turbo Performance Manual	71.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1		290
3.0 Turbo Limited Manual	74.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1		290
Land Cruiser	**Euro NCAP: N.D.**										
2.8 180D GX 5p	43.100	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-		621
2.8 180D VX 5p Auto 7 plz	51.500	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-		553
Prius	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Hybrid Plug-in Advance	33.900	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Hybrid Plug-in Luxury	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Hybrid Plug-in Solar	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Proace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Verso Family L0 1.5 D-4D Advance 8plz	42.000	1.499	D	120	2	4.609	1.920	1.910	-		180
Verso Family L1 2.0 D-4D Adv 8plzAut.	46.500	1.997	D	122	2	4.959	1.920	1.899	-		550
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv Pack Plus 8plz	49.500	1.997	D	150	2	4.959	1.920	1.899	-		550
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv P. Plus 8plz Aut.	56.000	1.997	D	177	2	4.959	1.920	1.899	-		550
RAV4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
220H 218 Business 5p S/S e-CVT	34.300	2.487	H	218	2	4.600	1.855	1.685	-		580
220H 222 Business 4x4 5p e-CVT	37.300	2.487	H	222	4	4.600	1.855	1.685	-		580
Plug-In Hybrid Advance	49.500	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0		520
Plug-In Hybrid Style Plus	58.350	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0		520
Highlander	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric Hybrid Advance 7 plazas	58.000	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,0		579
Electric Hybrid Advance 7 plazas	68.500	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,2		579
bZ4X	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Advance 4X2	48.650	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	-		452
Advance 4X4	51.650	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	-		452
Style Plus 4X2	52.650	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	-		452
Style Plus 4X4	55.650	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	-		452
Yaris	**Euro NCAP: ★★★★★**										
125 S-Edition	19.050	1.490	H	125	2	3.940	1.745	1.500	5,0		286
120 H Active Plus	22.400	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
120 H Style	23.650	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
120 H Businnes Plus	24.850	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
130 H GR Sport	24.150	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2		286
130 H GR Sport Plus	25.900	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2		286
Yaris Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
120 H Style	24.350	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6		390
120 H Style Plus	26.100	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6		390
120 H AWD i-Adventure	27.250	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0		390
120 H AWD i-Premiere Edition	30.300	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0		390
Mirai	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Vision	65.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-		321
Luxury	72.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-		321
GR 86	**Euro NCAP: N.D.**										
RZ	34.900	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,7		226

VOLKSWAGEN
volkswagen.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Arteon	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 150	41.220	1.498	G	150	2	4.866	1.871	1.450	6,2		563
2.0 TDI 150	42.450	1.968	D	150	2	4.866	1.871	1.450	4,8		563
2.0 TDI 150 DSG	46.150	1.968	D	150	2	4.866	1.871	1.450	5,1		563
2.0 TSI 190 DSG	48.025	1.984	G	190	2	4.866	1.871	1.450	7,2		563
eHybrid 1.4 TSI 218 DSG Elegance	50.460	1.395	G	218	2	4.866	1.871	1.450	1,3		445
2.0 TDI 200 DSG R-Line	50.850	1.968	D	200	2	4.866	1.871	1.450	5,5		563
R 2.0 TSI 320 DSG	62.335	1.984	G	320	4	4.866	1.871	1.450	9,1		563
Shooting Brake 1.5 TSI 150	46.840	1.498	G	150	2	4.866	1.871	1.450	6,2		565
Shooting Brake R 2.0 TSI 320 DSG	64.630	1.984	G	320	4	4.866	1.871	1.450	9,1		563
Golf	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 TSI 115	26.035	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 eTSI 115 DSG	27.640	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
1.5 TSI 115 Life	28.380	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 TSI 115 Más	28.575	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,5		380
1.5 eTSI 115 DSG Life	30.120	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
1.5 eTSI 115 DSG Más	30.310	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
1.5 TSI 150 50 Aniversario	33.460	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 eTSI 115 DSG 50 Aniversario	34.485	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 eTSI 150 DSG 50 Aniversario	35.200	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
GTE 1.4 TSI 245 DSG	43.410	1.395	G	245	2	4.287	1.789	1.456	1,1		272
GTI 2.0 TSI 245	44.870	1.984	G	245	2	4.287	1.789	1.478	7,4		374
GTI 2.0 TSI 245 DSG	46.940	1.984	G	245	2	4.287	1.789	1.478	7,3		374
GTI Clubsport 2.0 TSI 300 DSG	49.300	1.984	G	300	2	4.287	1.789	1.478	7,3		374
R 2.0 TSI 320 4Motion DSG7	56.615	1.984	G	320	4	4.290	1.789	1.458	7,8		374
R 2.0 TSI 333 4Motion DSG7 20 Aniv.	68.915	1.984	G	333	4	4.290	1.789	1.458	7,8		374
Variant 1.0 TSI 110	27.210	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,5		611
Variant 2.0 TDI 115	29.385	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5		611
Variant 1.5 TSI 130	30.820	1.498	G	130	2	4.633	1.789	1.498	5,4		611
Variant 2.0 TDI 115 DSG7	31.165	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5		611
Variant 1.0 eTSI 110 DSG7 Life	31.290	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,2		611
Variant 1.5 TSI 150 Life	31.715	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,7		611
Variant 1.5 TSI 150 R-Line	35.460	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8		611
Variant 1.5 eTSI 150 DSG7 R-Line	38.115	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8		611
Variant R 2.0 TSI 320	52.380	1.984	G	320	4	4.633	1.789	1.498	7,8		611
ID.3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 150 kW 58 kWh	34.640		E	204	2	4.261	1.809	1.568	14,9		385
Pro Más 150 kW 58 kWh	36.270		E	204	2	4.261	1.809	1.568	15		385
Pro S 150 kW 77 kWh	37.610		E	204	2	4.261	1.809	1.568	14,9		385
Pro S Más 150 kW 77 kWh	39.240		E	204	2	4.261	1.809	1.568	15,2		385
ID.4	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Pro 286 CV 77 kWh	43.460		E	286	2	4.584	1.852	1.612	16		543
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion	45.250		E	286	4	4.584	1.852	1.612	16,5		543
Pro 286 CV 77 kWh Más	45.337		E	286	2	4.584	1.852	1.612	16,3		543
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion Más	47.122		E	286	4	4.584	1.852	1.612	16,8		543
GTX 340 CV 77 kWh	55.310		E	340	4	4.584	1.852	1.612	17,1		543
ID.5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	46.720		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0		549
Pro 286 CV 77 kWh Más	48.670		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0		549
GTX 340 CV 77 kWh	57.230		E	340	4	4.582	1.852	1.619	16,4		549
ID.7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	57.055		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,1		532
Tourer Pro 286 CV 77 kWh	58.775		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,5		545
Tourer Pro 286 CV 77 kWh Más	61.820		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,5		545
ID.Buzz	**Euro NCAP: ★★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Pro 204 CV 77 kWh	61.480		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8		1121
1st Edition 204 CV 77 kWh	71.425		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8		1121
Passat 2024	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Variant 1.5 eTSI 150 DSG	42.470	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4		690
Variant 1.5 eTSI 150 DSG Business	45.265	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4		690
Variant 1.5 eTSI 150 DSG R-Line	49.135	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,7		690
Variant 2.0 TDI 150 DSG Business	45.930	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5		690
Variant 2.0 TDI 150 DSG R-Line	49.785	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5,2		690
Polo	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Life	23.555	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2		351
1.0 TSI 95 Life DSG7	26.540	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,5		351

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 TSI 95 R-Line	24.985	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2		351
1.0 TSI 115 R-Line DSG7	28.970	999	G	115	2	4.074	1.751	1.451	5,6		351
GTI DSG7	34.375	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8		351
GTI DSG7 25 Aniversario	36.510	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8		351

Taigo Euro NCAP: N.D.

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 TSI 95 Life	23.190	999	G	95	2	4.266	1.757	1.515	5,5		438
1.0 TSI 110 DSG Life	25.170	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	5,9		438
1.0 TSI 110 DSG R-Line	28.020	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	6,0		438
1.5 TSI 150 DSG R-Line	29.925	1.498	G	150	2	4.266	1.757	1.515	6,1		438

T-Cross Euro NCAP: N.D.

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 TSI 95 5p S/S	22.410	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 95 5p S/S Life	24.365	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 95 5p S/S Más	24.550	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 115 Life 5p S/S	25.095	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 115 Más 5p S/S	25.275	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 115 Life 5p S/S DSG	26.400	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 115 Más 5p S/S DSG	26.590	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 115 R-Line 5p S/S	28.365	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 115 R-Line 5p S/S DSG	29.675	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 150 R-Line 5p S/S DSG	31.640	1.498	G	150	2	4.110	1.782	1.558	5,9		385

T-Roc Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 TSI 110 Life	28.820	999	G	110	2	4.251	1.819	1.584	6,0		445
1.5 TSI 150 Life	30.550	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2		445
1.5 TSI 150 Life DSG	31.930	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2		445
2.0 TDI 150 Life	32.820	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	4,6		445
1.5 TSI 150 R-Line	34.460	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5		445
1.5 TSI 150 R-Line DSG	35.840	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5		445
2.0 TDI 150 R-Line	38.420	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	5,0		445
2.0 TSI 190 R-Line 4Motion DSG	43.320	1.984	G	190	4	4.251	1.819	1.584	7,8		445
Cabrio 1.0 TSI 110 Style	31.850	999	G	115	2	4.268	1.811	1.522	-		284

Tiguan Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 eTSI 130 DSG	37.605	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,1		652
1.5 eTSI 130 DSG Life	40.610	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,2		652
1.5 eTSI 150 DSG Life	41.700	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,2		652
1.5 eTSI 150 DSG R-Line	48.090	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,4		652
2.0 TDI 150 DSG	41.700	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,3		652
2.0 TDI 150 DSG Life	43.860	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,4		652
2.0 TDI 150 DSG R-Line	50.250	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,6		652

Touareg Euro NCAP: N.D.

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3.0 TDI V6 231 Premium 4M 5p tip.	69.785	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TDI V6 231 Pure 4M 5p tip.	65.530	2.967	D	231	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TDI V6 286 Premium 4M 5p tip.	75.755	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TSI V6 340 R-Line 4M 5p tip.	84.240	2.995	G	340	4	4.878	1.984	1.717	9		810
4.0 TDI V8 420 R-Line 4M 5p tip.	97.635	3.956	D	422	4	4.878	1.984	1.717	7,4		810
eHybrid 3.0 V6 TSI 4Motion 381	81.220	2.995	G	381	4	4.878	1.984	1.717	2,7		610
R 3.0 V6 TSI 4Motion 462	93.195	2.995	G	462	4	4.878	1.984	1.717	2,8		610

Amarok Euro NCAP: N.D.

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2.0 TDI 170 CV 4Motion	54.980	1.967	D	170	4	5.350	1.910	1.871	8,6		-
2.0 TDI 205 CV 4Motion Aut.	67.130	1.967	D	205	4	5.350	1.910	1.871	8,9		-
3.0 TDI 241 CV 4Motion Aut.	72.910	2.993	D	241	4	5.350	1.910	1.871	9,1		-

Touran Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 TSI 115 Edition 5p	28.025	999	G	115	2	4.527	1.829	1.659	5,6		743
1.5 TSI EVO 150 Advance 5p	33.110	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8		137
1.5 TSI EVO 150 Advance 5p DSG7	35.270	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7		137
1.5 TSI EVO 150 Sport 5p	36.710	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8		137
1.5 TSI EVO 150 Sport 5p DSG7	39.020	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7		137
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p	31.680	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p DSG7	33.755	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2		743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport 5p	35.125	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport 5p DSG7	37.360	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2		743
1.6 TDI CR 115 Edition 5p	28.985	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance 5p	33.955	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance 5p DSG6	37.445	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9		743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport 5p	37.415	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport 5p DSG7	41.190	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9		743
2.0 TDI CR 190 BMT Sport 5p DSG6	43.420	1.968	D	190	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743

VOLVO

volvo.es

EX30 Euro NCAP: N.D.

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Single Motor	36.770		E	272	2	4.233	1.837	1.555	16,7		325
Single Motor Extended Range	42.034		E	272	2	4.233	1.837	1.555	15,7		325
Twin Motor	48.265		E	428	4	4.233	1.837	1.555	16,3		325

EX90 Euro NCAP: N.D.

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Twin Ultra	104.895		E	408	4	5.037	1.964	1.747	20,9		692
Twin Performance Ultra	109.900		E	517	4	5.037	1.964	1.747	21,1		692

EC40 Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Recharge Single Core	44.600		E	231	4	4.440	1.873	1.591	18,2		444
Recharge Twin Plus	52.880		E	408	4	4.440	1.873	1.591	21		444

S60 Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
B4 Gasolina Aut. Momentum Pro	43.200	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.431	6,4		442
B5 Gasolina Aut. Momentum Pro	46.350	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.431	6,4		442
T6 Recharge AWD Inscription Expression	55.750	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
T6 Recharge AWD Inscription	58.470	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
T8 Recharge AWD Inscription Expression	58.750	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
Polestar Engineered T8 Twin Engine	69.170	1.969	G	405	4	4.761	1.850	1.431	1,9		390

S90 Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
B4 190 Momentum Pro Aut.	53.150	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B4 190 Inscription Aut.	57.111	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B5 Momentum Pro Aut.	57.650	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B4 R-Design Aut.	58.054	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B5 Inscription Aut.	62.550	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
T8 Twin AWD Recharge Inscription Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
T8 Twin AWD Recharge R-Design Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
T8 Twin AWD Recharge Inscription	74.640	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500

V60 Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
B3 Gasolina Momentum Core	41.550	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529
B4 Gasolina Momentum	44.950	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7		529

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
B4 Diesel Momentum Core	45.675	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,4		529
B4 Gasolina Momentum Pro	47.088	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7		529
B5 Gasolina Momentum	48.100	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B3 Gasolina Inscription	48.655	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B4 Gasolina Inscription	50.986	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529
B5 Gasolina Inscription	53.193	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,0		529
T6 Recharge AWD Inscription Express.	55.450	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design Express.	57.145	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD Inscription Express.	58.450	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD Inscription	59.685	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design	59.988	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design Express.	60.144	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design	62.987	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
Cross Country B4 Diesel AWD	51.020	1.969	D	211	4	4.761	1.850	1.427	5,9		529
Cross Country B5 Gasolina AWD	54.458	1.969	G	250	4	4.761	1.850	1.427	7,5		529

V90 Euro NCAP: ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
B4 Momentum Pro Aut.	57.150	1.969	D	197	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B5 Momentum Pro Aut.	61.650	1.969	D	250	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B4 R-Design Aut.	61.740	1.969	D	197	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560

XC40 Euro NCAP: N.D. ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Essential B3	42.600	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,5		443
Core B3	45.500	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Plus B3	48.070	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Ultra B3	50.700	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Core B4	48.000	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Plus B4	50.500	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Ultra B4	53.150	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443

EX40 Euro NCAP: N.D. ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Essential Single Motor	46.600	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor	48.294	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor Ext. Range	50.800	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,6		441
Plus Single Motor	51.077	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Plus Twin Motor AWD	56.700	-	E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Ultra Single Motor Ext. Range	57.720	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Ultra Twin Motor AWD	60.838	-	E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441

EX40 Euro NCAP: N.D. ★★★★★

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Essential Single Motor	46.600	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor	48.294	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor Ext. Range	50.800	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,6		441
Plus Single Motor	51.077	-	E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Plus Twin Motor AWD	56.700	-	E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Ultra Single Motor Ext. Range	57.720	-	E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Ultra Twin Motor AWD	60.838	-	E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441

LBX

HAZ TU MUNDO EXTRAORDINARIO